Nasz Start

ROK I
NUMER 2
CENA 50 GR



OD WYDAWNICTWA.

Daliśmy Wam,Czytelnicy pierwszy numer okazowy pisma naszego. Spotkał się on nietylko z gorącem uznaniem Waszem, lecz wręcz został rozchwytany i biedna Administracja suszy sobie głowę, nie wie bowiem skąd nastarczyć numerów dla tych wszystkich, którzy jeszcze dzisiaj o nadesłanie ich proszą.

Zaskoczyło nas to i zmusza do wydania dzisiejszego, tj. drugiego z kolei numeru okazowego w nakładzie znacznie powiększonym.

Oddajemy więc Wam do ręki numer następny „Naszego Startu“, w którym staraliśmy się uwzględnić te wszystkie Wasze życzenia, które wraz z zamówieniami do nas napłynęły. Zwracamy się równocześnie do Was z prośbą, byście i nadal starali się utrzymać bliższy kontakt z nami, w ten bowiem sposób pismo przez nas wydawane będzie naprawdę „Waszym Startem“, będzie Wam najmilsze, będziecie go chętnie czytać i co najważniejsze będzie wyrazicielem opinji szerokich mas swych czytelników. A to jest naszem najgorętszem życzeniem. Piszcie więc wszyscy, przesyłajcie nam swe uwagi, bądźcie pewni, że każdy list najmłodszego nawet czytelnika zostanie głęboko przemyślany i jak najdokładniej załatwiony. Pytajcie się nas o wszelkie zagadnienia, krytykujcie jak najostrzej każdy artykuł, nadsyłajcie nam swe rady i uwagi. My Wam ze swej strony zaręczamy, że „Nasz Start“ będzie się stawał dzięki temu coraz lepszy, coraz bardziej ciekawy — i coraz bardziej Wasz.

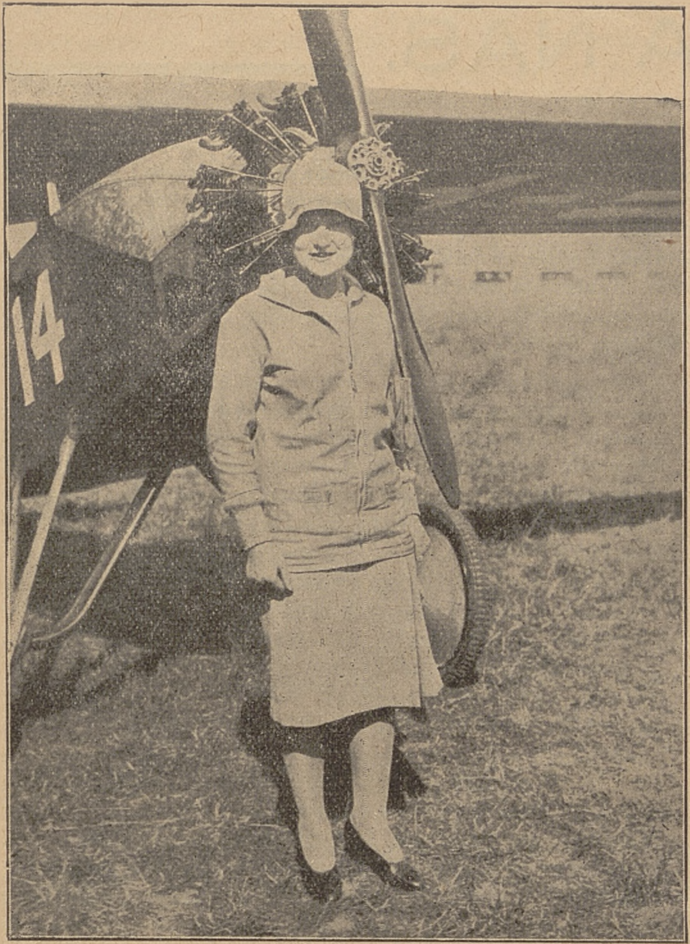
Następny, trzeci numer okazowy „Naszego Startu“ ukaże się 27-go października. Będzie on posiadał również dział rozrywek umysłowych z nagrodami, które tem będą cenniejsze im więcej rozwiązań napłynie od czytelników. Na trzecim numerze zakończymy serję numerów okazowych i od numeru czwartego, będzie się pismo ukazywało regularnie co dwa tygodnie w soboty. Ponieważ do tego czasu musimy dokładnie ustalić nakład, prosimy by się nikt z zamówieniem nie spóźniał. Do dzisiejszego numeru dołączamy blankiet przekazowy na nasze konto w P. K. O. Nr. 211.162 i wystarczy najzupełniej, bankiet wypełniony wraz z kwotą prenumeraty (2 zł. 40gr.) nadać w najbliższym Urzędzie Pocztowym, by zapewnić sobie stałe otrzymywanie „Naszego Startu“ aż do końca roku. Z wpłatą nie czekajcie Czytelnicy do ostatniej chwili, przeładowana bowiem Administracja może niezdążyć na czas załatwić formalności, przez co narazicie się na opóźnienie przesyłki czwartego numeru.

Jeżeli „Nasz Start“ się Wam podoba, dajcie go do przeglądnięcia swym znajomym i kolegom, może i oni zechcą zaprenumerować. Im większe jest koło czytelników i im regularniej wpływa prenumerata, tym lepiej wygląda pismo, tym więcej i lepiej je można ilustrować, tym więcej można mieć korespondentów, którzy z najdalszych zakątków świata nadsyłać będą nowiny ciekawe.

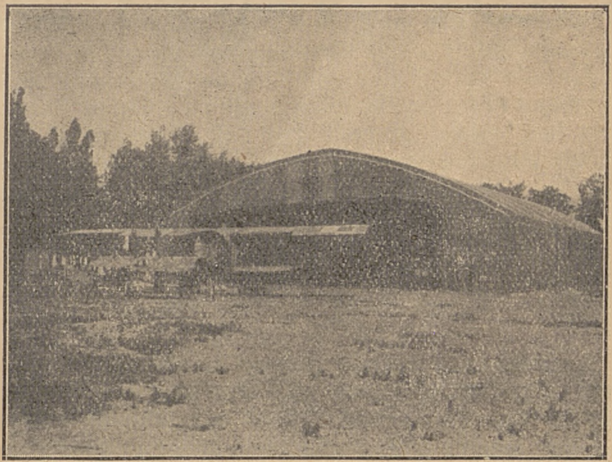
„Nasz Start“ jest bezsprzecznie bardzo taniem pismem ilustrowanem. Podjęliśmy się wydawnictwa tego w tem głębokiem przeświadczeniu, że będzie ono mile widziane przez szerokie rzesze pragnących iść za postępem czasu i dla nich to pismo powstało. Dziś już możemy z całą pewnością twierdzić, że ludzi takich liczymy tysiące, a nie wątpimy, że wpływające po dalszych numerach prenumeraty, udowodnią, że interesujących się postępem liczyć będziemy na dziesiątki tysięcy.

Piszcie więc do nas często i jak najwięcej, rozprzestrzeniajcie „Nasz Start“, który jest pismem niezależnem, wśród swych znajomych i kolegów — i **regularnie** wpłacajcie prenumeratę.

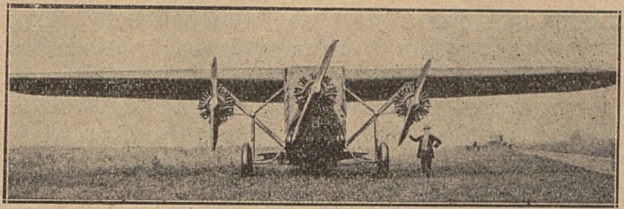
Na szerokim świecie.



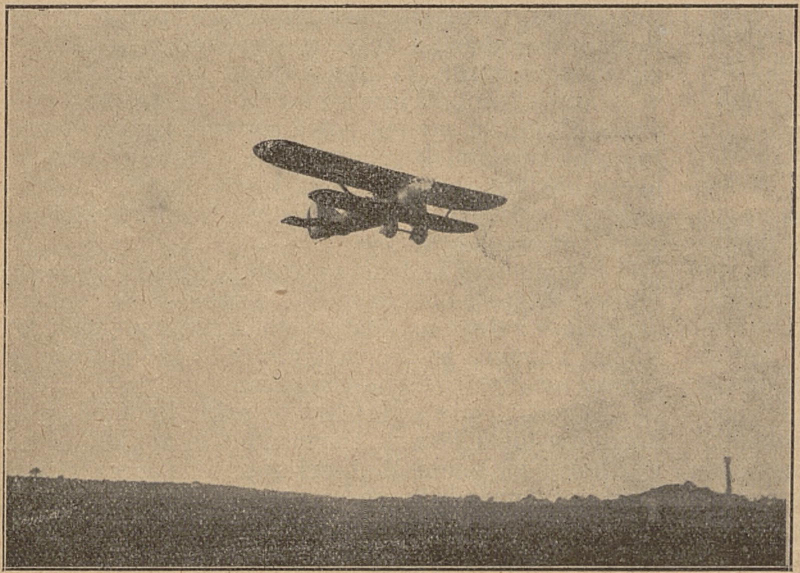
Z otwarcia konkursu w Orly. Z góry: pani Turner (angielka), przed swoim płatowcem. Płeć piękna coraz bardziej interesuje się sportem lotniczym. Na okładce dzisiejszego numeru widzimy przedstawicielkę pięknego rodu niewiast angielskich, jak z czarującym uśmiechem dla czytelniczek i czytelników Startu, zapuszcza silnik swej awjonetki. Konkurs awjonetek w Orly zgromadził pokaźny zastęp niewiast, które coprawda do konkursu nie stawały, lecz nie wahały się dobitnie zaznaczać swej znajomości z powietrzem, rozpędzając je niemiłosiernie turkotem śmigieł ponad polem konkursów.



Aerokluby Akademickie objawiają żywą działalność. Warszawski Aeroklub Akademicki posiada swój hangar, przed którym, jak to widać, stoi jeden z szkolnych płatowców klubu — Caudron G^3. Aerokluby Akademickie w całej Polsce posiadają licznych członków, którzy z zapałem ćwiczą się w prowadzeniu płatowca. Płatowce dla klubów akademickich dostarczył departament IV. Lotnictwa, rozumiejąc dokładnie doniosłość uzyskania wyszkolonych lotników. Najżywszą działalność objawiają kluby Warszawy i Lwowa, które stale pracują w wszelkich dziedzinach lotnictwa, biorąc między innemi żywy udział w konkursach awjonetek urządzanych rok rocznie przez L. O. P. P. w Warszawie.



Płatowiec komunikacyjny posiada wcale imponujące rozmiary. Sfotografowany wyżej płatowiec to najnowszy trzysilnikowy Fokker, którym posługuje się znaczna część linji holenderskich, niemieckich, angielskich i amerykańskich.



Przelot oceanu Atlantyckiego pomimo tylu nieudanych prób znajduje wielu amatorów. W szeregu konkurentów wybitne miejsce zajmuje fabryczny pilot Breguet'a — Costes, który na wiosnę dokonał z le Brix przelotu naokoło ziemi Na umieszczonem po lewej zdjęciu widzimy próby nowego transatlantyckiego Breguet'a, prowadzonego pryez Costes'a nad wojskowem lotniskiem Panira — Villacoublay. Wśród wybierających się do walki z Demonem Atlantyku i polscy piloci zajmują poważne miejsce. Grupa pierwsza która już raz przelotu próbowała: majorowie Idzikowski i Kubala czekają na wykonanie nowego płatowca, którego koszta pokrywa komitet polaków amerykańskich. Druga grupa: pilot Klisz z Polskiej Linji Lotniczej i kpt. Kowalczyk z 3 pułku lotniczego ma już płatowiec gotowy.

H. SAWILSKI.

DLA WAS I DLA NAS.

Najgorzej jest obiecać. Czytelniczki i Czytelnicy „Startu“ tak niemiłosiernie atakują nas, tak wiele i tak różne są ich życzenia, że doprawdy trudno każdemu dogodzić. Otwieramy więc nowy dział, którego zawartość będziemy ściśle dostosowywali do życzeń tych, które napływają do nas szeroką falą, a które cieszą nas, są bowiem oczywistym dowodem popularności „Naszego Startu“.

Zaczynając jakąś akcję, czy też jak w tym wypadku otwierając nowy dział w piśmie zmierzający do jej wzbudzenia, trudno z całą ścisłością ustalić ad hoc poszczególne punkty ogólnego planu, które bez kwestji będą musiały ulegać zmianom, w związku z efektem wywoływanym na czytelnikach i to tembardziej że plan, o którym wspomniałem obejmuje zagadnienie niezwykłej wagi i bardzo obszerne.

W pismach całego świata, tak fachowych technicznych czy lotniczych jak popularnych, w wszelkiego rodzaju wydawnictwach poświęconych przyszłości młodzieży, czy jej wychowaniu zwracają uwagę trzeźwo myślące jednostki na potrzebę zainteresowania młodych umysłów dzisiejszą techniką. W związku z tempem postępu na drodze ku mechanizacji pracy w pojęciu teoretycznem, a więc mechanizacji niemal że każdego przejawu życia ekonomiści wypowiadają się temi słowy: To co dziś wiedza stworzyła stało się koniecznością; dawniejszy prymitywizm bytowania miał miejsce w czasach kiedy nie znano konkurencji na terenie gospodarczym (w porównaniu do obecnego stulecia). Ciągły przyrost ludności w stosunku do stałej wartości naszego globu zmusza nas ciągle do podejmowania coraz to nowych wysiłków w trosce o jutro — i o ile w miarę ilościowego wzrostu głów, nie będzie wzrastać rozwój techniki — a z nim łatwość wyżywienia się, może przyjść czas, że w pogoni za posadą naprzykład nie będziemy się rozpychać łokciami, lecz będziemy się mordować.

Sądzę, że kwestja ta daje choć trochę do myślenia tym co więcej myślą niż o najedzeniu się i wyspaniu tylko. W młodzieży przyszłość! Tak więc zdobycze nauki i techniki im należy przekazać, trzeba ich do życia przygotować i w tym kierunku zwrócić ich uwagę.

Oto plan, do którego realizacji przystępuje między innemi „Nasz Start“, rzucając między młode umysły garść wiedzy technicznej.

W dotychczas wychodzących pismach perjodycznych lotniczych propagandowych podejmowane były w tym kierunku kroki niejednokrotnie, w niektórych stale widzimy rysunki modeli samolotów, uważam jednak, że tylko takie ujęcie rzeczy jest conajmniej niewystarczające, nie wpływa to bowiem na rozwój indywidualizmu tak bardzo potrzebnego w pracach twórczych. Początkowo każdy modelarz musi przejść pewien okres przygotowawczy, w którym zdobywa zasób doświadczenia na szablonach wypróbowanych, z biegiem jednak czasu należy mu dawać impulsy do własnych pomysłów.

W pismach popularnych lotniczych, jakie miałem w ręku nie spostrzegłem nadto żadnego kroku, któryby systematycznie wtajemniczał czytelnika nie mającego nic z lotnictwem wspólnego, w sposób nie nudzący w różne techniczne tajemnice konstrukcji samolotu.

Dla młodzieży ten rodzaj wykładu zupełnie nie znalazł dotychczas miejsca i jeśli który młody człowiek interesował się szczegółami budowy to przeważnie przypadkowo, czy za pomocą jakiejś książki technicznej, która mu wpadła do ręki, czy też sam płatowiec oglądając, zaspakajał swą ciekawość.

W związku z samolotem, a jeszcze szerzej z lotnictwem stoi pozatem cały szereg bardzo ciekawych zjawisk, na których technika lotnicza opiera swe prace, lub które wyrwał samolot z mroków tajemnicy — są problemy związane i te które czekają na wielkie umysły by poddać się jarzmu człowieka. I tego rodzaju wiadomości powiny sączyć stale do młodych umysłów.

Czy szkielet planu, jaki z powyżej przytoczonych uwag wynika będzie posiadał taki tylko wygląd — o tem zadecyduje przyszłość, — nie od rzeczy będzie jeszcze jeśli dodam, że ścisły kontakt między młodzieżą a pismem byłby w tym względzie pożądanym, tak samo jak i łączność z ludźmi, którzy potrzebę podobnej akcji wyczuwają. Koniecznem staje się to i dlatego bo piętnem naszego wieku jest migawkowość i jakaś błyskotliwość, które przejawiają się wszędzie nietylko w sztuce bo i w życiu — praca wymaga jednak systematyczności i ciągłości, wymaga cierpliwości zwłaszcza w technice — młodzież i tego trzeba uczyć, a zarazem znajdować coraz to nowe drogi by utrzymać ją w stanie jednostajnie trwałego zainteresowania, tembardziej, że w większości wypadków nie zwracają na to uwagi rodzice, ciężar cały zostawiając szkole — nie troszczy się temi problemami prasa codzienna goniąca za sensacją lub zajęta bezowocną partyjną walką.

Przykro mi że będę chwalił Niemców — u nich jednak ta systematyczność — pracowitość i cierpliwość daje z dnia na dzień niemal nieprzeciętne wyniki, idąc rzecz jasna, w parze ze świadomością potrzeby technicznych udoskonaleń.

Przed wojną światową w roku 1909 kilku miłośników lotnictwa w Darmsztadzie znalazło teren w Rhön i na górze Wasserkuppe i zapoczątkowało ćwiczenia najpierw na lotach ślizgowych, później szybowcowych. Najlepszy wynik lotu na szybowcu w roku 1912 wynosił 830 m, w roku 1925 już 22 km, a dziś przekracza 65 km.

Po dokonanych próbach okazało się, że lot szybowy podobny jest do lotu płatowca z silnikiem, że aparat zręcznie kierowany może się podnosić i opuszczać, może się posuwać w dowolnym kierunku. Założono potem w Rhön szkołę szybowcową — i rzecz godna jeszcze uwagi, potraktowano ten rodzaj lotnictwa jako gałąź sportu — połączono piękne z pożytecznem.

Pozatem w Ameryce jak i w Niemczech niezwykłą troskliwością otoczono modelarstwo lotnicze, powstały liczne koła i zrzeszenia, Amerykanie i Niemcy urządzają ciągle wystawy i konkursy — do startu ze swym modelem stają setki osób — i to ujęto w ramy sportu, a jednocześnie jest to przedszkołą do budowy szybowcowej i lotów na nich. U nas sport polega tylko na bezmyślnem kopaniu piłki footbalowej lub odbijaniu tenisowej .... i t. d., podczas gdy tam wyzyskuje się niemal wszystkie okazje by propagować ideje lotnicze, by w rozwiązywaniu technicznych zagadnień zainteresować wszystkich, —a młodzież zwłaszcza — by budować przyszłość.

Ogólne wskazówki przy konstrukcji modeli samolotów.

Przystępując do budowy jakiegokolwiek modelu, winien sobie budujący przedewszystkiem zdawać dokładnie sprawę jakim celom jego twór ma służyć: Czy to ma być płatowiec wykonany litylko ku dokładnemu odtworzeniu jakiegoś typu egzystującego samolotu wojskowego czy komunikacyjnego, czy też ma to być model zdolny do robienia lotów zbudowany na tychże wzorach, wreszcie czy jego „maszyna“ ma tylko dobrze latać i nic więcej.

O ile chodzi o kategorję pierwszą, dla modelarza nie posiadającego planów fabrycznych, lub fotografji wyraźnej w trzech rzutach, zadanie jest bardzo ciężkie, bo polegające na szczegółowem podpatrywaniu każdej części samolotu, a jeżeli niema do tego okazji, to staje się i ten sposób prawie niemożliwym.

Druga kategorja to modele wymagające tylko zasadniczych rozmiarów jakiegoś samolotu, według których budujący stwarza indywidualnie w szczegółach obmyślaną całość, buduje model możliwie jak najlżejszy, a zarazem wytrzymały, następnie wmontowywuje przyrząd napędny, a więc motorek działający zgęszczonem powietrzem czy też tylko na belce rozciągniętą gumę, która wprawia w ruch śmigło.

W związku z tym modelem nasuwa się cały szereg uwag — po pierwsze by rozmieszczenie ciężaru było właściwe, a przedewszystkiem aby można było dowolnie zmieniać środek ciężkości, co przy lotach próbnych odgrywa dużą rolę; następnie by całkowite obciążenie nie przekraczało wartości granicznej, równej jednemu gramowi na jeden centymetr powierzchni, by można było zmieniać kąt natarcia skrzydeł i wiele innych z czem zaznajomimy się później, w szczegółach.

O ile teraz z kolei chodzi o trzecią kategorję modeli to zadanie dobrego wykonania go, jest jeszcze trudniejsze, praca niejednokrotnie nie wiedzie się, trzeba przełamywać wiele trudności, a przykrych dlatego, bo polegających na ciągłych przeróbkach i poprawkach które należy wykonywać po wadliwych lotach. Ten jednak rodzaj modelu to niewyczerpane źródło, nawet najbardziej fantastycznych pomysłów; kształt nie gra tu roli najmniejszej, byle w locie okazał się sprawnym. Na tego rodzaju modelu, składającym się przeważnie z jednej długiej belki, z płatów nośnych i przyrządu ciągnącego, można robić bardzo ciekawe nieraz doświadczenia, a przedewszystkiem stwarzać sobie samemu własne proporcje. Ten typ modelu nadto jest tak zwanym „rekordowym“ na nim bowiem najłatwiej można zdobyć, że tak powiem — rekord długości lotu, który jak dotąd nie jest znów tak mały — bo wynosi blisko 4 km, a ustanowili go Niemcy. Na konkursach modeli latających w Polsce, które odbyły się w roku bieżącym maksymalna długość lotu wynosiła zaledwie 300 m. W tej kategorji modeli Niemcy zrobili duże bardzo postępy, a dystans 4 km można przypisać między innemi zastosowaniem sprytnego urządzenia, które zezwalało po wykręceniu się w locie gumy, na oderwanie się wraz ze śmigłem i łożyskiem od lecącego modelu; który dalej odbywał już swój lot szybowy z nabranej poprzednio wysokości.

Przed przystąpieniem do budowy podanego III typu modelu, należy przedewszystkiem zdecydować jego kształt, wyznaczyć zasadnicze rozmiary, to jest rozpiętość płatów oraz ich szerokość. W zasadzie długość modelu nie powinna być większa od rozpiętości skrzydeł, a szerokość tych ostatnich winna wynosić 1/5 rozpiętości. Powierzchnia ogona powinna wynosić 1/4 do 2/5 powierzchni nośnej skrzydeł. Obciążenie to samo, jakie było już podane.

Co się tyczy śmigła, powinno ono wynosić około 1/3 rozpiętości skrzydeł.

Do powyższych wskazówek należy dołączyć jeszcze jedną uwagę:

Większość początkujących młodych konstruktorów popełnia błąd zasadniczy budując zbyt małe modele, lub też przeciwnie za duże. Najbardziej odpowiednim w tym wypadku rozmiarem jest rozpiętość 70—80 cm.

MODEL LATAJĄCY Nr. 1.

(dla modelarzy początkujących).

Do opisu niniejszego dołączony rysunek przedstawia model w trzech rzutach, to znaczy widać go z góry (I), z boku (II) i z przodu (III); nadto pod (IIa) i (IIb) przedstawione są sposoby umocowania płaszczyzny nośnej — skrzydła.

Ogólną charakterystyczną cechą tego modelu przy zastosowaniu konstrukcji pod (IIa) to łatwość zmiany kąta natarcia skrzydeł — inaczej możność dowolnego regulowania kąta jaki tworzy beleczka całego modelu zasadnicza, zwana motorową — z płaszczyzną skrzydła, następnie duża stabilizacja — czyli stała dążność modelu do utrzymywania równowagi w locie, przez zastosowanie wygiętych skrzydeł, w kształcie litery V, oraz umieszczenie środka ciężkości pod płaszczyznę nośną.

Cyfry podane na rysunku oznaczają rozmiary w milimetrach.

Beleczkę motorową należy wykonać z drzewa jesionowego; przekrój jej winien być utrzymany w granicach 6×8 mm — 8×10 mm, przyczem bok szerszy należy zastosować jako górę i dół.

Skrzydła jak i ogon stanowi szkielet, wykonany z listewek z drzewa bambusowego w rozmiarach 3×4 mm, powiązanych jak to wskazuje rysunek mocną nicią w miejscach połączeń, oklejonych od

strony grzbietowej jakąś delikatną materją lub cienkiem a mocnym papierem (kalka rysunkowa).

Linja kreskowana na rys. I oznacza, że tej części skrzydła lub ogona nie należy obramowywać listewką bambusową.

Liczbę żeberek, przy jednej stale podłużnicy, można zwiększyć z 5 na 7 — gdyby płaszczyzna nośna okazywała zbyt dużą giętkość.

Podwozie wykonane z 4 mm aluminjowego drutu wygiętego jak to wskazuje rysunek tak, że wygina się jak na rysunku, następnie okleja się w kształcie litery V; część dolna — martwa oś wykonana z drutu stalowego, umieszczonego do obu ramion. Równolegle do martwej osi, umieszcza się oś faktyczną (zaznaczoną na rysunku III) którą można wykonać z drzewa bambusowego, a przymocowuje się gumą. Do tej też osi montuje się kółka wycięte z dykty grubości 2—6 mm. Średnica kółek nie powinna przekraczać 45 mm.

Statecznik pionowy — płaszczyznę ogona pionową wykonuje się z drutu aluminjowego, który materją lub papierem, a zaostrzonemi dolnemi końcami wbija się w belkę motorową.

Płozę ogonową stanowi drut stalowy — taksamo wbity.

Dwojaki sposób przymocowania skrzydła do belki motorowej podany w rysunku pod (IIa) i (IIb) ma swe uzasadnienie w tem, że w tym pod (IIa) wygięcia skrzydeł w kształcie litery V dokonuje się za pomocą 8 nitek (cztery znajdujące się nad skrzydłem przymocowane są do podpórki skrzydła, która przechodzi nad nim w maszt, drugie cztery — pod skrzydłem do beleczki motorowej), oraz zaletą podaną podaną w ogólnej charakterystyce na początku.

Przywiązane skrzydło nićmi do podpórki można przesuwać, tak że brzeg (przedni) natarcia może być raz wyżej — raz niżej; potrzeba przesunięcia okazuje się w locie, w zależności od zdolności wzbijania się modelu w górę.

Przy konstrukcji pod (IIb) przesuwanie skrzydła w stosunku do beleczki spotyka się z trudnościami, wykonanie jednak jest trochę łatwiejsze. W tym wypadku, oprócz podpórki pionowej, znajdują się tu jeszcze 4 ukośne, których położenie jest identyczne z położeniem 4 dolnych nitek przy (IIa).

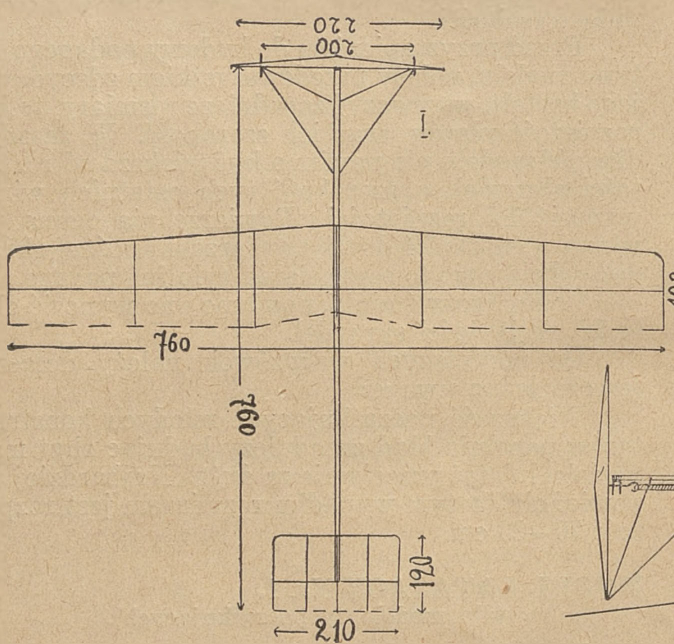
Podpórki pionowe tak w pierwszym jak i w drugim wypadku wykonane są z listewki bambusowej 3×5 mm — 4×6 mm, listewki ukośne w drugim wypadku z listewki bambusowej 3×4 mm.

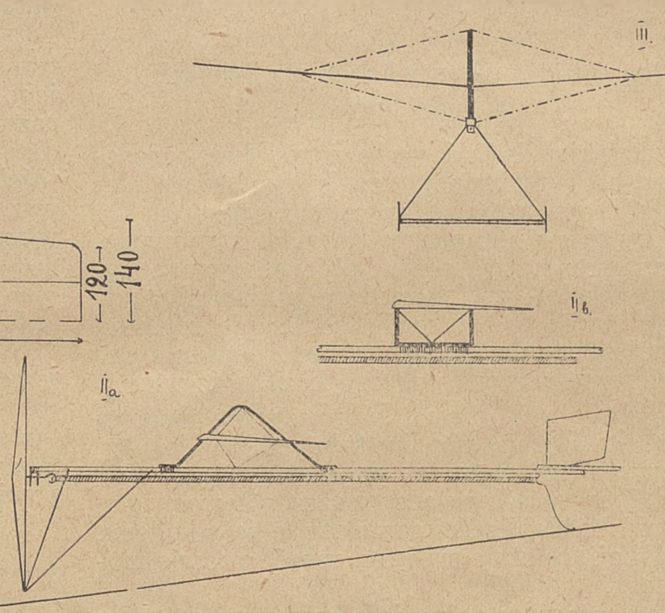
Łożysko do śmigła wykonane jest z blachy aluminjowej i ewentualnie innej, mocnej, nie gnącej się.

Między śmigłem a łożyskiem należy umieścić koralik.

Gumę zakłada się jak na rysunku.

Długość belki motorowej co nie wynika z rysunku wynosi 720 mm.





Nie można za nisko — trudno i wyżej.

Doświadczenia laboratoryjne wykonane nad ciepłokrwistemi zwierzętami wykazały, że ciśnienie ca 6 atmosfer powoduje objawy paraliżu, a ciśnienie 8 atmosfer jest śmiertelne. Fauna morska jest bardziej odporna na wysokie ciśnienie do 100 atm.; ryby giną dopiero przy 300 atm. Bezpośrednie obserwacje w oceanach potwierdziły te rezultaty, gdyż na głębokościach powyżej 3000 metrów nie spotykamy wcale ryb. (Jedna atmosfera odpowiada ciśnieniu słupa wody wysokości 10 m i przekroju 1 cm^2).

Niższe mikroorganizmy (bakterje) żyją nawet przy najwyższych ciśnieniach jakie mogą być wytworzone drogą laboratoryjną (30.000 atm).

Ludzki organizm wytrzymuje ciśnienie do 5 atm, to też długotrwałe prace podwodne przy budowie mostów, lub naprawie okrętów nie prowadzi się na głębokościach większych niż 20 m. Na krótką chwilę mogą się nurkowie zanurzać na głębokość do 50 m. Zanurzanie się do wody nie jest połączone z żadnemi chorobliwemi objawami, natomiast raptowne obniżenie zewnętrznego ciśnienia, jest niezmiernie niebezpieczne dla organizmu, wskutek tego że rozpuszczone we krwi powietrze wydziela się w naczyniach krwionośnych w postaci pęcherzyków tamujących prawidłowy obieg krwi, przytem występują objawy podobne do morskiej choroby.

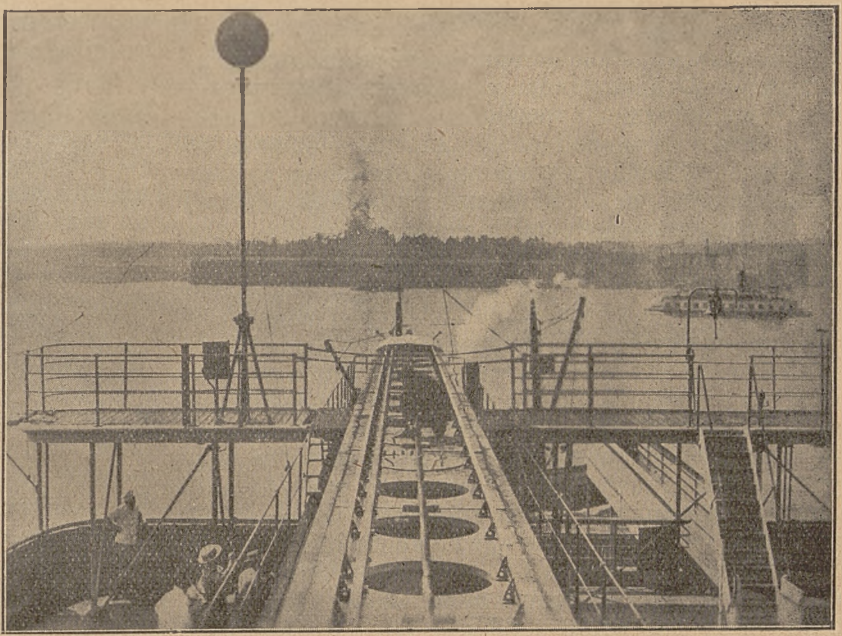
W górach rozpoczynają się one zazwyczaj na wysokości linij wiecznych śniegów, — lotnicy odczuwają je na wysokości dopiero 6000 m.

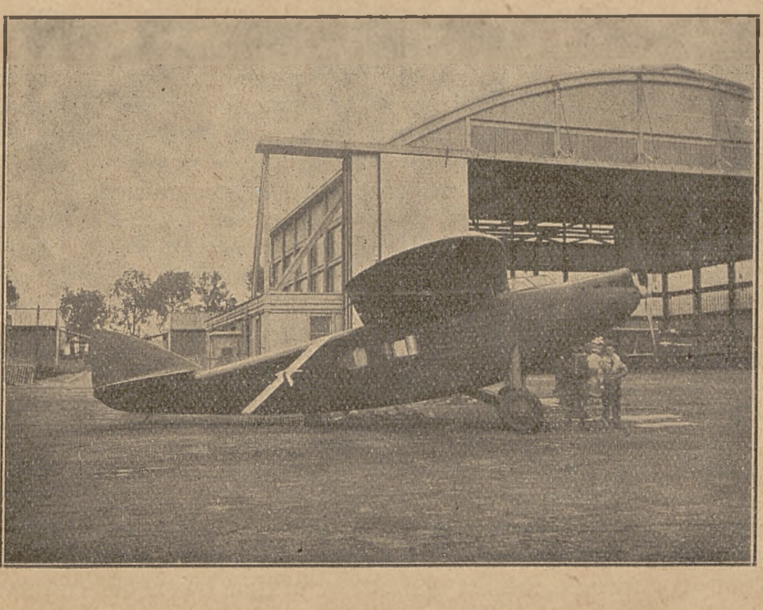
Zmianie poziomu o 1 m odpowiada zmiana ciśnienia o 0,1 mm — w miarę podnoszenia się na powierzchnię ziemi ciśnienie atm. maleje. Na szczycie Mont Blanc (4,8 km) panuje ciśnienie 42 cm, na szczycie Giewontu (1,9 km) — 60 cm.

Najniższe ciśnienie, notowane przez człowieka wynosi 12 cm. Zdobyto wtedy rekord wysokości na samolocie (12,4 km w dniu 23. VIII. 1926). Aparat zaopatrzony był w zbiornik z czystym tlenem, który podtrzymywał pracę silnika dopływając doń przez specjalne przewody i z drugiej strony umożliwiał lotnikowi prawidłowe oddechanie, przeciwdziałając wydzielaniu się z krwi rozpuszczonego w niej powietrza. Jasne też, że na tej wysokości skutkiem obniżonego ciśnienia, gęstość powietrza jest znacznie mniejsza, co znów pociąga za sobą odpowiednie przystosowanie płatowca do wielkości i siły nośnej. Zdobyć tę wysokość może nie każdy samolot, a maksimum do jakiego jest w stanie wznieść się nazwano pułapem płatowca; dla większości samolotów nie przekracza on 6000 m.

Na lądzie i na morzu.

Przyrząd do startu na pokładzie statków pasażerskich. Niektóre z luksusowych parowców amerykańskich, należących do linji komunikacyjnej z Europą, otrzymały nowe urządzenia. Są to umieszczone na górnym pokładzie parowca wyrzutniki (katapulty). Z wyrzutników tych wypuszczone płatowce z pasażerami, tworzą komunikację pospieszną z lądem; i odwrotnie pasażerowie opóźnieni mogą płatowcem dogonić parowiec, znajdujący się już od dłuższego czasu w podróży. Urządzenie to wyzyskują również kompanje okrętowe, na statkach dla okrężnych, kilkumiesięcznych wycieczek amerykanów, dając możność krezusom amerykańskim na dokładne obejrzenie sobie w locie brzegów i miejscowości, w których parowiec się nie zatrzymuje. Oczywiste jest, że wynajęcie takiego samolotu kosztuje znaczną sumkę, nie można jednak watpić, że podróż urozmaicona takiemi lotami jest i zajmująca i dostarcza silnych wrażeń, walczącym z spleen'em amerykanom. Wyrzutniki dla płatowców są wynalazkiem wojennej marynarki francuskiej, a zostały skopjowane przez wszystkie potęgi morskie świata. Pozwalają one na posiadanie na pokładzie statku wojennego niewielkiego płatowca dla celów wywiadu, są więc bardzo celowem, nawet koniecznem urządzeniem.





Płatowiec lotników Lefevre i Assolant. Jednym z licznych rekordów, o którego pobicie ubiegają się lotnicy i fabryki lotnicze wszystkich krajów, jest rekord długotrwałości lotu. Rekord ten ma dwa sposoby wykonania, każdy z nich osobno znaczony w tablicy rekordów. Jeden z nich to długotrwałość lotu po linji prostej, który już od dłuższego czasu należy do Francji, drugi to rekord długotrwałości lotu po określonej linji krzywej np. nad lotniskiem. Rekord ten już od paru miesięcy należy do Niemców. Francuzi, którzy za swój punkt honoru uważają utrzymanie obydwu rekordów w swych rękach, już od dłuższego czasu przygotowują się do pobicia niemieckiego rekordu. Płatowcem specjalnie dla tego celu przygotowanym, jest właśnie samolot komunikacyjny podany obok w ilustracji. Najważniejszem oczywiście przy konstrukcji płatowca dla pobicia rekordu długotrwałości lotu jest duży zapas benzyny i oliwy. Więc im słabszy silnik, tj. mniej zużywający paliwa tem lepiej i, im większa pojemność zbiorników, tem rekord pewniejszy. Nowy samolot francuski już na pierwszy rzut oka zaletom tym odpowiada. Ogromne płaszczyzny nośne, dają małe obciążenie na metr kwadratowy skrzydeł, duży kadłub pozwala na umieszczenie potężnych zbiorników lekka konstrukcja i lekki silnik.

MAKSYMILJAN CHARNAS.

PRO DOMO NOSTRA.

Wywiązując się z przyrzeczenia dajemy w numerze dzisiejszym dalszy ciąg serji artykułów p. Maksymiljana Charnasa „Pro domo nostra“. — Pierwszy artykuł, który spotkał się z tak życzliwem uznaniem kół Czytelników, uprawnia nas do wyrażenia życzenia, by artykuły nie tylko pozostały odgłosem prasy lotniczej, lecz przyniosły w efekcie zajęcie się praktyczne ich treścią.

Dzisiejszy artykuł traktujący szczegółowo o szemacie organizacji kolejowych, polecamy szczególnie P. T. Zarządom komitetów kolejowych przy Dyrekcjach P. K. P., daje on bowiem zarys organizacji, która została w Wojewódzkim Komitecie Kolejowym w Katowicach praktycznie wszechstronnie wypróbowana i daje świetne wyniki. **REDAKCJA.**

Jak winna wyglądać organizacja wszystkich Dyrekcyj Kolejowych w Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Dobra wola, to co powinno być podstawą każdej pracy organizacyjnej, jeżeli ona ma być spojeniem w jedno ogniwo wszelkich zamierzeń społecznych. Bez dobrej woli niema czynu. Rozważając potrzeby i niedomagania naszego lotnictwa, w pierwszym rzędzie przypisać je należy brakowi dobrej woli. Atmosfera podejrzliwości i nieufności jaka cechuje każde poczynanie nasze powinna ustąpić miejsca zrzeszeniu się wszystkich pod nakazem chwili, którym jest konieczność zabezpieczenia Państwa przeciw zakusom wrogich nam narodowości. Wypleniwszy już z siebie wiele wad i grzechów pozostałych z długiego okresu niewoli, powinniśmy się teraz przejąć prawdą, że ponad waśnie i zawiści stoi dobro ojczyzny naszej. Gdy chodzi o to najwyższe dobro, muszą ustąpić wszelkie osobiste animozje i porachunki. Praca społeczna powołanych czynników powinna się odbywać spokojnie, bez namiętnych wyprzedzeń i bez gorączkowych pogoni za szybkiem jej zrealizowaniem. Cnoty cierpliwości nauczyły nas wieki ucisku, a dziś gdy posiadamy cudem odzyskaną wolność i niepodległość nie powinniśmy tej cnoty się pozbawić; ona dopomaga do zwycięstwa, choć osiąga się je częstokroć kosztem niesłychanych wysiłków i trudów. Do najbardziej palących zagadnień chwili należy bez wątpienia postawienie aeronautyki naszej na najwyższym poziomie, a że na tej drodze odbywa się istny wyścig narodów starajmy się i my wziąć w nim udział. Anglja dąży obecnie do realizacji śmiałego projektu komunikacji lotniczej poprzez całe imperjum, z Londynu przez Indje do Australji. Zważywszy, że z wszystkich kolonji i podległych jej dominjów, najważniejszem dla Anglji jest dominjum Australijskie (dominjum to jest bowiem żywicielem 45 miljonowej ludności W. Brytanji) rozumiemy jak olbrzymie znaczenie posiada ten projekt dla Anglji i jak skłonna jest ponieść jaknajwiększe ofiary, by go urzeczywistnić. Nic też dziwnego, że śmiały lot Hinklera z lotniska Croydon (Londyn) do portu Darwina (Australja) dokonany w lutym b. r. w 16 dniach wywołał w sferach lotniczych całego świata niebywały entuzjazm, a przed angielskiem imperjum otworzył nowe i daleko idące perspektywy. Lecz odbiegłem od głównego założenia tego artykułu chcąc okazać do jak olbrzymich rezultatów doprowadzić może dobra wola i wytrwałość w raz powziętych zamiarach. Jest to refleksja prawdziwie **pro domo nostra.** Jeżeli czego, to właśnie brak nam owej wytrwałości nie dającej się zrazić ani przeszkodami, ani trudnościami wszelkiemi, lecz śmiało przebojem przez wszystkie te trudności zdążającej do celu. Wszelka praca społeczna domaga się przedewszystkiem silnej organizacji; z chwilą gdy ta jest ustaloną, musi funkcjonawać sprawnie. Otóż zadaniem czynników zajmujących się problemem lotnictwa, to udoskonalenie tej organizacji tak, by akcja propagandowa nie cierpiała na rozbieżność działań. Skupienie i skoordynowanie prac dotyczących lotnictwa, to postulat niesłychanie ważny, a od pomyślnego tegoż rozwiązania zależy pełny rozwój naszej awiatyki. Nie da się zaprzeczyć, iż w obrazie naszego lotnictwa znajdują się światła i cienie, lecz nie ma też podstawy do pesymizmu. Pamiętajmy o tem, że pełne urzeczywistnienie każdego dzieła społecznego jest zagadnieniem trudnem i ciężkiem, przed którem nam cofnąć jednak się nie wolno, a które musimy dzięki usilnym staraniom rozwiązać pomyślnie, nadając temu zagadnieniu pewien stały kierunek drogą skupienia wszystkich sił społecznych.

ORGANIZACJA.

Czem jest organizacja?

„Sprzęgnięcie woli cudzych sobie — żelazne i niezłomne przezwyciężenie siebie w najtajniejszej pysze wolnego rozumu ludzkiego — jedna z ofiar najcięższych do poniesienia“.

Pełny i doskonały rozwój lotnictwa da się osiągnąć jedynie przy odpowiedniej organizacji, to znaczy przy ustaleniu pewnego wytycznego programu i konsekwentnem wprowadzeniu go w życie.

Jednym z najważniejszych punktów tego programu powinno być wciągnięcie pracowników kolejowych w sferę prac dla awiacji naszej i pouczenie o doniosłości zadań lotnictwa. Uznając konieczność takiej organizacji, wszystkie D. K. P., przedewszystkiem powinny wydać odezwę do pracowników kolejowych, nawołując tychże do tworzenia Kół. Przywiązując ogromne znaczenie do wysoko rozwiniętego poczucia obywatelskiego kolejarzy, powinny w tym kierunku dążyć do jaknajdalej idących posunięć w zakresie organizacji **akcji lotniczej.** Że niekoniecznie wszystko co się u nas w tym kierunku czyni odpowiada celowi, ocenić to można, obserwując działalność pewnych czynników. Działalność ta cierpi na chroniczną chorobę niesprawności, odkładania z dnia na dzień najważniejszych potrzeb lotniczych a że w takich kwestjach niemałą

rolę odgrywają osobiste niechęci i ambicja poszczególnych jednostek, sprawa główna cierpi i utyka. Wiedząc o tych niedomaganiach, D. K. P. tem energiczniej winny się zabrać do pracy organizacyjnej w swoim zakresie działalności. Licząc się z tem, że pracownicy kolejowi nie poprzestaną jedynie na urzeczywistnieniu tej idei pośród siebie, lecz również będą ją propagować wśród innych, propaganda taka stać się może jednym z ważniejszych czynników akcji lotniczej w Polsce, a spodziewać się należy, że dozna w sferach miarodajnych najlepszego poparcia i pomocy.

Na wstępie przeprowadzenia organizacji L. O. P. P. winny D. K. P. zwołać delegatów ze wszystkich miejsc służbowych celem utworzenia „Komitetu Organizacyjnego". Z Komitetu Organizacyjnego wybiera się Wydział Wykonawczy, który wyjeżdża na miejsca służbowe gdzie ogłoszono przedtem zebrania w celu założenia Kół.

Z odbytego zebrania należy sporządzić następujący protokół:

Protokół

z odbytego zebrania pracowników kolejowych w . . . . . . celem założenia Miejscowego Koła Kolejowego LOPP.

W dniu . . . . założono w . . . .
Miejsce służbowe . . . . Miejscowe Koło Kolejowe LOPP z następującym programem:

1. Zagajenie
2. Wybór przewodniczącego
3. Wygłaszanie referatów o Lidze Obrony P. P.
4. Odczytanie statutu Ligi O. P. P.
5. Wybór Zarządu Miejscowego Koła Kolejowego
6. Wnioski.

Zebranie zagaił . . . .
. . . .
. . . .
Na przewodniczącego wybrano: . . . .
. . . .
Referował . . . .
. . . .

Po wygłoszonych referatach odczytano Statut Ligi L. O. P. P. a następnie przeprowadzono wybór Zarządu Miejscowego Koła Kolejowego Ligi OPP.

Wybrani zostali:
Prezesem . . . .
Wiceprezesem . . . .
Sekretarzem . . . .
Zastępcą . . . .
Skarbnikiem . . . .
Zastępcą . . . .
Do Komisji rewizyjnej zostali wybrani: . . .
. . . .
. . . .
Wnioski: . . . .
. . . .
. . . .
Zakończenie: . . . .
. . . .

Sekretarz Przewodniczący

Organizację winno się przeprowadzać według oddziałów służby, a więc osobno Oddział Ekspl., osobno Oddz. Mechan. i osobno Oddz. Drogowy; gdy już Koła zorganizują się we wszystkich miejscach służbowych, wtenczas odbywa się zebranie delegatów ze wszystkich Kół każdego Oddziału, osobno i tworzą się Komitety Powiatowe przy Oddziałach służby jak ekspl., mechan. i drogowej.

W ten sposób organizuje się wszystkie Oddziały służbowe. Z chwilą powstania Komitetów Powiatowych postępuje się jak w Kołach, to jest zwołuje się delegatów Komitetów Powiatowych i wybiera Komitet Wojewódzki. Zaś Komitet Wojewódzki wybiera z pośród siebie Wydział Wykonawczy to jest prezesa, wiceprezesa, sekretarza i skarbnika.

Oto wyrażone w możliwem streszczeniu kilka punktów programu organizacyjnego, jaki należałoby przeprowadzić wśród Kół Kolejowych. W ten sposób zorganizowana akcja LOPP szybkim krokiem postępowałaby naprzód i z pewnością osiągnęłaby jaknajlepsze wyniki.

Administracja i kasowość.

Dział administracyjny w każdej organizacji społecznej bardzo ważne zajmuje miejsce. Chodzi o takie ujęcie w całość wszystkich elementów pracy, by każde ogniwo funkcjonowało pewnie, szybko i precyzyjnie. Bolączką naszej państwowej organizacji właśnie jest brak owej sprężystości w działaniu; marnotrawstwo czasu i energji jednostek, co jest powodem często istnego bałaganu i zalegania spraw niecierpiących zwłoki. W celu uproszczenia całego aparatu administracyjnego dla Komitetów Kolejowych LOPP należy ustanowić, by każde Koło posiadało spis członków według wzoru następującego:

strona I-sza (okładkowa).

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Miejscowe Koło Kolejowe w . . . .
Miejsce służbowe . . . .

SPIS CZŁONKÓW.

Skład Zarządu Miejscowego Koła Kolejowego:

1. Prezes . . . .
2. Wiceprezes . . . .
3. Sekretarz . . . .
4. Zastępca . . . .
5. Skarbnik . . . .
6. Zastępca . . . .

Komisja rewizyjna:

1) . . . .
2) . . . .
3) . . . .

Data utworzenia Miejscowego Koła Kolejowego L. O. P. P. . . . .
Siedziba (dokładny adres ul. nr. i t. d.) . . .
. . . .
. . . .

Strona 2

L. p.	Imię i nazwisko	Charakter służbowy	Miejsce służbowe	Miejsce zamieszkania ulica nr.	Kiedy wstąpił do L. O. P. P. (data)

Strona 3

L. p.	Imię i nazwisko	Charakter służbowy	Miejsce służbowe	Miejsce zamieszkania ulica nr.	Kiedy wstąpił do L. O. P. P. (data)

Strona 4

L. p.	Imię i nazwisko	Charakter służbowy	Miejsce służbowe	Miejsce zamieszkania ulica nr.	Kiedy wstąpił do L. O. P. P. (data)

oraz miesięczne sprawozdanie z działalności Koła Miejsowego według następującego:

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej . . . . . 192 . . r.

Koło Miejscowe . . . .

SPRAWOZDANIE:

z działalności Kolejowego Koła Miejscowego LOPP za miesiąc . . . . r.

Data utworzenia Koła . . . .

Działalność Koła rozciąga się na miejsca służbowe . . . .

Skład Zarządu:

1. Prezes . . . .
2. Wiceprezes . . . .
3. Sekretarz . . . .
4. Skarbnik . . . .

Komisja Rewizyjna:

1) . . . .
2) . . . .
3) . . . .

A. Organizacja:

1) Ilość członków:
  1) Ilość członków na początku miesiąca sprawozdawczego . . . .
  2) W ciągu miesiąca
    a) Przybyło członków . . . .
    b) Ubyło „ . . . .
  3) Ilość członków w końcu miesiąca sprawozdawczego . . . .

B. Stan majątkowy.

I. Dochody

1. Wpisowe . . . . . . zł . . . gr
2. Wkładki członk. od etat. za mies. . . . . zł . . . gr
3. Wkładki czl. od nieetat. z mies. . . . . zł . . . gr
4. Kadra lotnicza od etat. za mies. . . . . zł . . . gr
5. Kadra lotn. od nieetat. za mies. . . . . zł . . . gr
6. Z imprez . . . . zł . . . gr
7. . . . . zł . . . gr
8. . . . . zł . . . gr
9. . . . . zł . . . gr

Suma dochodów . . . . zł . . . gr

II. Rozchody

1. Wydatki administracyjne:
   a) personel . . . . zł . . . gr
   b) koszta utrzymania biura (papier, portorja i t. d.) . . . . . . zł . . . gr
2. Wydatki na propagandę . . . . . . zł . . . gr
3. . . . . zł . . . gr
4. . . . . zł . . . gr

Suma rozchodów . . . . zł . . . gr

III. Stan Kasy:

1. a) Dochód jak pod B I-9 . . . . . zł . . . gr
   b) Saldo z przeszłego miesiąca . . . . zł . . . gr

Razem: . . . . zł . . . gr

2. Rozchód jak pod B II-5 . . . . . . zł . . . gr

Razem: . . . . zł . . . gr

UWAGA: Rubryki niewypełnione przekreślić.

C. Propaganda.

1. Czy urządził Komitet zebranie dla członków? . . ilość obecnych? . . . .
2. Czy urządził odczyt o lotnictwie? . . . . . ilość obecnych? . . . .
3. Czy względnie jakie imprezy dochodowe urządził Komitet oraz ile? . . . .

(W tej rubryce należy podać w zwięzłych słowach całokształt organizacji ewentl. czy wzgl. jakie reorganizacje należałoby zaprowadzić, na czem polegają ewtl. trudności w organizacji, czy członkowie biorą w Lidze dostateczny udział, oraz przedstawić ogólne sprawozdanie organizacyjne i propagandowe).

. . . .
. . . .
. . . .

UWAGA: Rubryki niewypełnione należy przekreślić.

. . . . . , dnia . . . . . 192 . . .

Powiatowemu Komitetowi Kolejowemu LOPP.
w . . . .
przesyła Miejscowe Koło do wiadomości.

ZARZĄD:

Prezes:: Skarbnik: Sekretarz:

Koła miejscowe wypełniają powyższe druki i przesyłają je do dnia 10-go każdego miesiąca do właściwego Komitetu Powiatowego.
Komitety Powiatowe wypełniają druki jak poniżej:

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej
Powiatowy Komitet kolejowy

. . . . . . 192 . . .r.

Oddział . . . . . w . . . . . .

SPRAWOZDANIE:

z działalności Powiatowego Komitetu LOPP za miesiąc . . . . r.

Data utworzenia Komitetu . . . .

Działalność Komitetu obejmuje . . Kół miejscowych.

Skład Zarządu:
1. Prezes . . . .
2. Wiceprezes . . . .
3. Sekretarz . . . .
4. Skarbnik . . . .

Komisja Rewizyjna:
1) . . . .
2) . . . .
3) . . . .

A. Organizacja:
1) Ilość członków:
   1) Ilość członków na początku miesiąca sprawozdawczego . . . .
   2) W ciągu miesiąca
      a) Przybyło członków . . . .
      b) Ubyło „ . . . .
   3) Ilość członków w końcu miesiąca sprawozdawczego . . . .

B. Stan majątkowy.

I. Dochody
1. Wpisowe . . . . zł . . . gr
2. Wkładki członk. od etat. za mies. . . . . zł . . . gr
3. Wkładki czł. od nieetat. z mies. . . . . zł . . . gr
4. Z imprez . . . . zł . . . gr
5. . . . . zł . . . gr
6. . . . . zł . . . gr
7. . . . . zł . . . gr
8. . . . . zł . . . gr
9. . . . . zł . . . gr

Suma dochodów . . . . zł . . . gr

II. Rozchody
1. Wydatki administracyjne:
   a) personel . . . . zł . . . gr
   b) koszta utrzymania biura (papier, portorja i t. d.) . . . . . . zł . . . gr
2. Wydatki na propagandę . . . . . . zł . . . gr
3. Przekazano Wojewódzkiemu Komitetowi Kolejowemu . . . . . zł . . . gr
4. . . . . zł . . . gr
5. . . . . zł . . . gr

Suma rozchodów . . . . zł . . . gr

III. Stan Kasy:
1. a) Dochód jak pod B I-9 . . . . . . zł . . . gr
   b) Saldo z przeszłego miesiąca . . . . zł . . . gr

Razem: . . . . zł . . . gr

2. Rozchód jak pod B II-5 . . . . . . zł . . . gr

UWAGA: Rubryki niewypełnione przekreślić.

C. Propaganda.
1. Czy urządził Komitet zebranie dla członków? . . ilość obecnych? . . . .
2. Czy urządził odczyt o lotnictwie? . . . . . ilość obecnych? . . . .
3. Czy względnie jakie imprezy dochodowe urządził Komitet oraz ile? . . . .

. . . .
. . . .
. . . .
. . . .
. . . .
. . . .
. . . .

Uwagi:

(W tej rubryce należy podać w zwięzłych słowach całokształt organizacji ewentl. czy wzgl. jakie reorganizacje należałoby zaprowadzić, na czem polegają ewtl. trudności w organizacji, czy członkowie biorą w Lidze dostateczny udział, oraz przedstawić ogólne sprawozdanie organizacyjne i propagandowe).

. . . .
. . . .
. . . .
. . . .
. . . .
. . . .

UWAGA: Rubryki niewypełnione należy przekreślić.

. . . . . , dnia . . . . . 192 . . .

Wojewódzkiemu Komitetowi Kolejowemu LOPP.

w . . . .

przesyła Komitet Powiatowy do wiadomości.

ZARZĄD:

Prezes:: Skarbnik: Sekretarz:

Komitety Powiatowe wypełniają druki i przesyłają je do dnia 15-go każdego miesiąca do Komitetu Wojewódzkiego.

Co do kasowości winno być prowadzone zestawienie miesięczne według:

Do Koła Miejscowego

w ....

ZESTAWIENIE

miesięczne dokonanych potrąceń na konto Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej od pracowników etatowych za miesiąc .... i nieetatowych za miesiąc .... 1928 roku.

L. p.	Miejsce służbowe	Rodzaj potrąceń										Suma ogólna		UWAGI
		Wpisowe do LOPP.		Składki członkow.										
		zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	
														etatowi
														nieetat.

.............................., dnia .... 192...... r.

....

Zawiadowca miejsca służbowego Sporządzający zestawienie

Wszystkie miejsca służbowe wypełniają powyższe druki i przysyłają do dnia 5-go miesiąca do właściwego Koła Miejscowego L. O. P. P.

Każde miejsce służbowe winno prowadzić ewidencję potrąceń na rzecz L. O. P. P. według następującego:

L. p.	Imię i Nazwisko	Charakt. służbow.	Miejsce służb.	Kiedy wstąpił do L. O. P. P.	Dochód z różnych imprez										Wpisowe do LOPP		Składki członkowskie												Suma ogólna z końcem roku		UWAGA
					Tydzień Lotniczy		Woj. Dz. Lotniczy		Loterja fantowa		Szkoła pilotów						Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	Maj	Czerwiec	Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Październik	Listopad	Grudzień			
					zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	gr	gr	gr	gr	gr	gr	gr	gr	gr	gr	gr	gr	zł	gr	
	Razem																														

Propaganda i imprezy.

Kwestja akcji propagandowej tylekrotnie już omawiana i rozstrząsana na zebraniach i zgromadzeniach jest rzeczą wielkiej wagi i dla dalszego rozwoju lotnictwa niezmiernie doniosłą.

Społeczeństwo nasze mało posiada zrozumienia dla tej kwestji, trzeba mu więc wpajać konieczność rozwoju floty powietrznej u nas, a środkiem najskuteczniejszym to propaganda.

Różnemi drogami trafia się do psychiki ogółu. Najskuteczniejsze dające złudzenie rzeczywistości, są w pierwszym rzędzie filmy lotnicze; każdy widz zwłaszcza wśród Kół młodzieży, wynosi z takiego przedstawienia silne wrażenie i korzyść prawdziwą, gdyż obrazy na filmie przedstawiane, same przez się wymownie przemawiają za koniecznością rozbudowy floty powietrznej w Polsce. Nie mniej ważne i potrzebne bardzo jako atut propagandowy są wystawy lotnicze. Oglądanie mechanizmu tych potężnych ptaków stalowych, zwłaszcza przez młodzież, to żywa zachęta poświęcenia się lotnictwu, jakby memento dla społeczeństwa przypominające mu jego względem floty naszej powietrznej obowiązki.

Zakończenie.

Reasumując to wszystko zwracam się do tych, którzy zawsze są gotowi do poświęceń dla narodo-

wych ideałów; niech szukają ujścia dla swego szlachetnego pędu. Niech go znajdą w umiłowaniu lotnictwa; wszak w każdej społecznej pracy powinniśmy się kierować tą przewodnią ideą. Po odzyskaniu niepodległości dążenie do zdobycia warunków jaknajwiększego rozwoju państwa jest zasadniczym obowiązkiem każdego szczerze miłującego swój naród Polaka. Odnoszenie się z pietyzmem do ideałów przeszłości nie powinno nam przesłaniać rzeczywistości i tej ewolucji pojęć i zapatrywań jaką teraźniejszość ze sobą przynosi. Najważniejszym przejawem tej ewolucji, to dominująca wszechwładnie w świecie technika. Do tak radykalnych zmian dostosować się musi i psychika nasza. Czynem wielkim i prawdziwym będzie zdobycie dla państwa silnego i potężnego lotnictwa, które zapewni w świecie całym należnę mu stanowisko i liczenie się z jego siłą moralną i fizyczną, gdy zajdzie tego potrzeba. Żywy odruch społeczeństwa znajdzie też z pewnością pełne zrozumienie u miarodajnych czynników, które poparciem swem skierują go we właściwym kierunku.

BONZO.

Miłość Jana Topoli pilota.

Jeden z nich zwał się Kazimierz Zawieja i był poetą, drugi zaś, Janek Topola, był pilotem. Przyjaźnili się od dawien dawna, ponoć jeszcze z ławy szkolnej.

Co ich łączyło, nie wiem, gdyż składali się z samych przeciwieństw. Topola był chłop prosty i rosły jak... topola, twarz miał szeroką, ogorzałą, ozdobioną nieznikającym prawie uśmiechem, a w oczach błękitnych malowała się beztroska i radość — ta wielka bezprzedmiotowa, zwana radością życia.

Zawieja był jego antytezą. Średniego wzrostu, szczupłej kompleksji, twarz miał wyrazistą i delikatną, ręce drobne, jakby stworzone do bezczynności, usposobienie melancholijne. Zazwyczaj mówił mało, lecz gdy usta otworzył padały z nich zawsze słowa niezwykłe, kunsztowne.

— Duszę się w mieście — skarżył się kiedyś. — Te mury potworne kładą się przeogromnym ciężarem na moją jaźń i dławią mi oddech. Zda mi się, że serce bić przestaje, a oczy oślepną, zabite straszliwym zgiełkiem ulicy, chorobliwym blaskiem elektryczności. Tęskno mi za lasem, za błękitym niebios bezkresem, za nieskończoną perspektywą łąk, za podmuchem wiatru, zmiatającym z pól wieczorne opary. Tęskno mi — zakończył cicho, przejmująco.

Topola słuchał i martwił się.

— Dlaczego nie wyjedziesz na wieś? Jedź, wypocznij, odetchnij, nie męcz się.

Poeta uśmiechnął się melancholijnie.

— Jakże mam to zrobić, gdy jestem niewolnikiem tego polipa, który daje mi pracę? Na tem polega mój tragizm.

Topola nie dopatrywał się tragizmu w swym losie. Prawdę mówiąc, nie zrozumiał tak dobrze na czem polega tragizm Zawieji, lecz współczuł z nim szczerze i ze ściśniętem sercem przyglądał się jego smutnej twarzy, gdy godzinami wysiadywał w dusznej, zadymionej kawiarni.

— Zabija mnie ta atmosfera — mówił Zawieja wychodząc na ulicę. — Nie mogę patrzeć na tych ludzi zajętych jakiemiś drobnemi sprawkami tego nędznego życia, jakiemiś szwindelkami, jakiemiś zmaganiami ze źdźbłem trawy. Dzisiaj do rozpaczy doprowadził mnie inżynier, który przez godzinę entuzjazmował się nowym wynalazkiem w dziedzinie kładzenia bruków miejskich. Jakby to było Bóg wie co! Bruk uliczny! Och, dusza przylgnęła do bruku i nic poza nim nie widzi!

Tegoż wieczora napisał wiersz o duszy ugrzęzłej w bagnie materjalizmu, zaszarganej w rynsztoku. Wiersz ukazał się w tygodniku „Obłok niebieski“ i zjednał mu pochwałę licznych znajomych. Najserdeczniej chwalił Topola.

— Et — machnął ręką poeta. — Tobie chyba najmniej trafia do przekonania ten wiersz. Ty przecież także z duszą i ciałem ugrzęzłeś w tej ohydzie miejskiej.

Taki był już ten poeta, Kazimierz Zawieja. — Miasto, niebotyki, koleje, tramwaje, były dlań symbolami obrzydliwości. Piękno nie istniało poza „chmur obłąkanem kłębowiskiem“, poza „gałęzi leśnych wzorzystą tkaniną“, lub „tchnieniem wiatru, mgły unoszącego“.

Marzył o czasach, kiedy świeciło się poetycznemi łojówkami w srebrnych lichtarzach, a nie martwemi „szklanemi bańkami“, kiedy jeździło się dyliżansem, nie przeczuwając jeszcze „smrodliwych automobili“ i kiedy błękit niebieski był niepodzielną ptasią dziedziną, nie gwałconą przez hałaśliwe samoloty.

Taki jak był i może właśnie dla tego tyle uroku posiadał dla Topoli, który patrzył weń jak w tęczę i z nabożeństwem słuchał wspaniałych wywodów przyjaciela o pięknie natury, o wspaniałości duszy, o zgniliźnie moralnej miasta, o degeneracji ludzkości, o tem jak miasto zabija w ludziach uczciwość, honor, szlachetność, słowem wszelkie lepsze cechy charakteru.

Topola uważał się za coś niższego, nędzniejszego i nadarmo usiłował się dostroić do górnego tonu poety. Nadarmo usiłował gardzić materją, uważać swój samolot jedynie za „środek komunikacji, tak jak każdy inny“, lub przestać marzyć o posiadaniu porządnego, sportowego... choćby Studebakera.

Widać był z innej, gorszej ulepiony gliny, skoro doskonałe funkcjonowanie jego Lorraine‘a wprowadzało go w zachwyt, drżenie płatowca gotowego do lotu wywoływało w sercu drżenie entuzjazmu, a żałośliwy jęk linek z „loopingu“ upajał go, jak najcudniejsza muzyka „wiatru w gałęziach snującego powieść“.

Kiedy upojony lotem, wypluskany w przesyconych słońcem przestworzach, spalony od wiatru, wracał z lotniska do domu, ze wstydem przyłapywał się na bezwiednych zachwytach nad tentniącą mocą ruchliwej ulicy, błyskającej górą topazem jasnych szyb.

Nadarmo wmawiał w siebie, że to wszystko jest tylko obrzydliwem nagromadzeniem owoców zapobiegliwości ludzkiego bydlęcia — jak mawiał Zawieja — że to wszystko niegodne jest uwagi, jako wytwór grubego materjalizmu.

Z rezygnacją powtarzał sobie tylko, że należy widać do niższego gatunku, pogardzonego przez poetę.

I tak żyli obok siebie ci dwaj różni ludzie, złączeni, nie wiedzieć na czem opartą, przyjaźnią.

— Topola to istota nawskroś zmaterjalizowana i niewolnik maszyn — mawiał Zawieja.

— Zawieja to człowiek wyższy ponad codzienną szarzyznę. Dusza szlachetna i czysta. Poeta z Bożej łaski — określał przyjaciela lotnik.

Zresztą życie ich płynęło bez kłótni i burz. I płynęłoby zapewne tak samo niezmiennie przez długie lata, aż do kresu żywota, gdyby nie przypadek, jaki zdarza się w życiu niemal każdego człowieka.

Zdarzyło się więc, że Zawieję i Topolę zaproszono na raut do domu dr. Wyrębka, dyrektora banku „Gautemalsko-Polskiego". Dom dyrektora Wyrębka odznaczał się nietylko tem, że dawano tam doskonałe kolacje, skropione obficie jeszcze lepszemi winami i likierami, ale i tem, że miał dorodną córkę... na wydaniu.

I zdarzyło się dalej, że gdy Zawieję przedstawiono, nazywając go „jednym z luminarzy" naszej poezji, panna nie wypuściła go już z pod swej opieki, wiodąc z nim przez cały wieczór długą rozmowę o literaturze.

— Cóż za interesująca osoba — z ożywieniem mówił poeta, gdy się znaleźli na ulicy. — Mamy prawie identyczne poglądy na sztukę.

Topola mruknął coś przytakująco i więcej już o tem nie mówili.

W parę dni później, wracając z lotniska, spotkał ich oboje w Alejach Ujazdowskich, lecz zawczasu przeszedł na przeciwną stronę, by się z nimi nie spotkać. Sam nie wiedział czemu to uczynił, lecz tak mu nakazał jakiś wewnętrzny, nieuświadomiony, a przykry odruch.

Niebawem obydwaj wybrali się z wizytą do domu dyrektora. Nie uszło oczu lotnika, że Zawieji okazują tu jakieś specjalne względy. Tłomaczył to sobie szacunkiem dla rosnącej sławy jego nazwiska.

Poetę bawiła panna Katy, jemu zaś dotrzymywał towarzystwa bankier, wolny dnia tego od posiedzeń.

— Podziwiam lotników — mówił — to prawdziwe bohaterstwo tak bezustannie narażać swe życie.

— Nie latamy z myślą o katastrofie — skromnie zauważył Topola.

— A tak, to bohaterstwo — wtrącił poeta. — Jedyne bohaterstwo jakie pozostało. Wsiąść na głupią maszynę i dać sobie kark skręcić. Prawdziwe bohaterstwo umarło i pogrzebione spoczywa na kartach historji.

— Ejże, czyżby nie było już na świecie ludzi zdolnych do czynów bohaterskich? — zagadnęła Katy.

— Życie dzisiejsze nie posiada już gestów wspaniałych.

Topola nie odezwał się. Przyzwyczajony był do poglądów przyjaciela, a prócz tego... uwaga jego była zajęta czem innem. Przykuwały ją złociste błyski na rozfalowanej, krótko ściętej czuprynce panny Katy.

Przyglądał się jej nieznacznie, nie chcąc zwrócić na siebie uwagi. Kątem oka muskał perłową gładź jej policzków, soczystą czerwień ust, rozchylonych w uśmiechu. Od czasu do czasu tłumił skwapliwie mimowolne westchnienie.

Gdy znaleźli się w domu, poeta zagłębił się w wielki fotel i paląc papierosa, począł głośno snuć marzenia.

— Taka mi się zawsze śniła kobieta. Taką widziałem w młodzieńczych rojeniach, utkaną z mgieł fantazji.

— Jest bardzo ładna — powściągliwie powiedział lotnik.

— A jaka miła, jaka szlachetna, ileż wdzięku ma w każdym ruchu.

— Zakochany jesteś...

— Tak. Jestem zakochany.

— To bardzo bogaci ludzie — wtrącił ostrożnie Topola.

— Więc cóż stąd? Czy nazwisko Kazimierza Zawieji nie starczy za posag dla panny Wyrębek?

Nie wiedomo czy dyrektor dr. Wyrębek w ten sam sposób przeprowadzał kalkulację matrymonjalną czy też w inny, dość, że gdy córka oświadczyła mu, iż pragnie poślubić poetę Kazimierza Zawieję, uśmiechnął się do niej i gładząc ją po złotych lokach powiedział:

— Nie jest to wprawdzie „partja", ale jesteśmy dość bogaci, by ten tomik poezji oprawić w złoto.

Tak więc małżeństwo zostało postanowione. Owego pamiętnego wieczoru, gdy Zawieja powrócił do domu po oficjalnych oświadczynach, obaj przyjaciele padli sobie w objęcia.

— Niechże ci Pan Bóg da szczęście. Niech ci... powtarzał ze wzruszeniem, lotnik odwracając oczy w których zabłysły jakieś nieznośne, niemęskie, śmieszne dwie łzy.

Poeta przeżywał dni szczęścia.

— Gdyby przestała mnie kochać, umarłbym jak drzewo rażone piorunem — powtarzał z wielkim wdziękiem.

Topola znając zmienność serc kobiecych, drżał o szczęście przyjaciela. Z przerażeniem myślał o tem coby to było, gdyby piękna Katy zakochała się nagle w kim innym. A czyż o to trudno w lekkomyślnym, eleganckim świecie ludzi posiadających wbród pieniędzy?

— Miasto zabija w ludziach uczciwość, honor, szlachetność..., — przypomniał sobie słowa poety i męczył się. Męczył się myślą, że widać i w nim to nienawistne miasto zabiło uczciwość, i honor, i szlachetność, skoro ośmielił się zakochać w narzeczonej przyjaciela.

Tak, biedny „rycerz obłoków" zakochał się w pięknej Katy i krył się z tem, jak ze zbrodnią. Zdawało mu się, że uczucie to jest świętokradztwem, jest zamachem na cudzą uświęconą własność, na szczęście przyjaciela.

Żeby zapomnieć o troskach oddał się z tem większą zapamiętałością sportowi. Latał teraz codziennie, trenując się do wielkiego międzynarodowego rajdu.

Na własne nieszczęście trenował się pilot Jan Topola. Na własne nieszczęście zdobył pierwsze miejsce i wspaniałe nagrody, bijąc dwadzieścia światowych rekordów odrazu. Na własne nieszczę-

ście stał się bohaterem chwili, i zmusił cały świat do wymówienia z szacunkiem i podziwem swego nazwiska, gdyż stał się i sławnym i bogatym.

Na lotnisku po rajdzie zasypano go kwiatami, a czyjaś drobna rączka przypięła mu wielką purpurową różę do piersi, w tem miejscu, gdzie biło niespokojnie serce. Była to ręka pięknej Katy.

Tegoż dnia we wszystkich pismach pojawiły się wielkie portrety „najpierwszego asa", a wieczorem dyrektor Wyrębek wydał wspaniały bankiet na cześć „chluby narodu polskiego".

Topola byłby zupełnie szczęśliwy, gdyby nie... pełen zachwytu wzrok Katy, który napotykał wciąż na swej drodze. Patrzyła weń, jak w tęczę.

Gdy powstał z miejsca, by podziękować za toast, i mówił z kłopotliwym uśmiechem na ogorzałej, ujmującej twarzy, górując nad otoczeniem potężnym wzrostem i szerokiemi barami, Katy pochyliła się do ucha przyjaciółki szepcąc:

— Jaki on piękny...

— Jak młody Bóg...

— Bohater, prawdziwy bohater... jak z bajki.

Poeta, który przypadkiem słyszał te zachwyty, posłał mu spojrzenie ironiczne i złe.

A gdy później triumfator przechodził przez jeden z salonów, uszu jego doleciał fragment czyjejś rozmowy, prowadzonej półgłosem:

— Zdaje się, że lotnik odbije poecie narzeczoną.

— Na to się zanosi. Widziałeś jakim zakochanym wzrokiem na niego patrzyła?

— Widziałem.

Uciekł do ogródka przed willą. Biegł ku małej ławeczce, skrytej w głębi jedynej cienistej alejki.

— Nie, nie! — myślał — Lotnik nie odbije poecie narzeczonej, choć... życie oddałby za nią.

Lecz, na małej ławeczce w głębi cienistej alejki zastał ją... Katy. Stanął jak skamieniały.

— Niech pan siądzie przy mnie — powiedziała cichym głosem, jakiego nigdy jeszcze u niej nie słyszał.

— Panno Katy...

— Co, panie... Janie?

— Ja chciałem pani powiedzieć... chciałem...

Chwyciła jego dłoń i pociągnęła lekko ku sobie. Czuł że palce jej drżały.

— Co pan mi chciał powiedzieć?

Zabrakło mu nagle słów. Bo cóż chciał jej powiedzieć? Żeby nań tak nie patrzyła już nigdy, jak dzisiaj? Żeby zapomniała o jego istnieniu? Żeby pomyślała o narzeczonym? — Cóż mógł jej powiedzieć? Jakiem prawem?

Usiadł na ławce i zamilkł.

— Więc cóż pan mi chciał powiedzieć? — pytała szeptem, zbliżając ku niemu głowę. — Niech pan powie... albo... cicho. Nic nie mów, ja wszystko wiem oddawna...

Jej wypieszczone, białe ręce oplotły mu szyję, a na policzkach wyczuł jej gorący oddech. W pierwszej chwili nie mógł zrozumieć co się stało. W uszach miał przeciągły, jękliwy dźwięk, jakby żałosny poświst linek płatowca w loopingu.

Gdy wracali do domu, Zawieja snuł marzenia:

— Zaraz po ślubie pojedziemy w podróż. Chciałbym zwiedzić Tyrol. Co sądzisz o tem?

— Tak, tak Tyrol...

Nazajutrz Topola, jak zwykle, wstał raniutko i poszedł na lotnisko. Kazał wytoczyć swą zwycięską maszynę, nalać pełne tanki i siadł do sterów. Mechanik gotował się do wsiadania, gdy nagle Topola dał gaz i wystartował. Z płatowca wypadła tylko jakaś koperta.

Leciał czas jakiś prosto, powoli wznosząc się ku górze. Migały pod nim pola, łąki, zagajniki. Znaczyły się czerwienią dachy domków, błyskały wstęgi rzek. Leciał przed siebie bez mapy, bez busoli.

Wiatr rozwiewał mu włosy i zacinał po twarzy, niekiedy opryskiwała go nieuchwytna piana roztrącanych obłoków. Świat mienił się pod nim, jak przydymiony kalejdoskop. Lecz znudził mu się lot prosty.

Położył płatowiec w ostrym wirażu, wyprostował, zrobił górkę jedną, drugą i nagle zwinął się w strzelistym loopingu. Zakreślał po niebie łuki i pętle, jakby chciał na płachcie przestworzy wypisać straszliwe szaleństwo swej męki.

Wyrównał znów lot i sunął już niżej nad ziemią. Na lewo, nawskos zabłysła nagle szyba wielkiego jeziora, kryjąca w głębinach złocistą tarczę zatopionego słońca — gorzało w odmęcie wód i patrzyło mu w oczy oślepione,

Położył się na skrzydło i sunąc ukośnie prosto ku tarczy płonącej, kazał grać linkom stalowym u skrzydeł żałosną, jękliwą pieśń. Nie myślał już teraz o niczem, zasłuchany w ostatnią pieśń płatowca. Leciał prosto w olbrzymie słońce, gorejące na dnia jeziora...

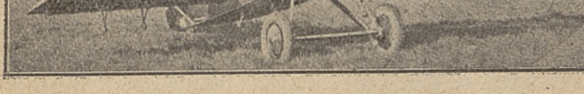
Mechanik na lotnisku podniósł upuszczoną kopertę i zaniósł dowódcy pułku.

Treść listu była krótka:

„Płatowiec rozbiłem rozmyślnie. Nie mogąc inaczej uciec przed złem szaleństwem, które mnie opętało, postanowiłem usunąć się ze świata. Wybaczcie mi ostatnią ambicję — pragnąłem zginąć śmiercią lotnika".

„Straty pokryjcie z należnych mi nagród. Resztę użyjcie jak wam się podoba — Jan Topola, pilot".

W parę tygodni później znakomity poeta Kazimierz Zawieja, od niedawna prokurent banku „Gautemalsko-Polskiego" udał się własnym samochodem w podróż poślubną do Tyrolu.



Nowy samolot francuski. Jednym z gatunków samolotów wojskowych, są płatowce łącznikowe, które w czasie wojny służą dla utrzymania komunikacji pomiędzy sztabami lub oddziałami, i to komunikacji szybkiej, pewnej i bezpośredniej. Takim płatowcem jest umieszczony obok C. 110, który posiada silnik gwiaździsty, chłodzony powietrzem Salmson 0. AB, o sile 230 MK. Silniki chłodzone powietrzem zostały już od dawna uznane przez zachodnie potęgi lotnicze za bezkonkurencyjne w wojnie. Szczególnie znany jest silnik angielski „Jupiter" który używa znaczna część konstruktorów europejskich.

ŚMIG.

W KORKOCIĄGU.

Płatowce wiele mają cech, które upodobniają je do ludzi. Jednak przeciętny przyziemny homo przechodzi zbyt łatwo do t. zw. porządku dziennego nad szeregiem wysoce zastanawiających właściwości samolotów. Dopiero człowiek, skłonny do głębszych rozważań na temat niebieskich migdałów, wnika w szereg ciekawych analogij między ptakiem drewniano-metalowym a niebieskiem ptakiem czyli człowiekiem właściwym.

Pierwszem zasadniczem podobieństwem jest to, że istnieją różne typy samolotów i różne ludzkie typy. Charakterystyka płatowca — to to samo, co u ludzi zwie się charakterem, są więc charakterystyki ciekawe i zupełnie nieciekawe (a tych jest więcej). Po typie metalowym — jak to się mówi — wszystko spłynie, a drewniane łatwo się palą (a więc znów na podobieństwo człowieka!).

Gdzie jest typ — jest i prototyp. Wiadomo, że prototypem człowieka była małpa, nazwana Darwinem. Nie wszyscy jednak wiedzą, że pierwszym typem płatowca był Bleriot (niektórzy utrzymują, że Wright — ale należy tego słowa unikać, gdyż nie wiadomo, jak się je czyta). Otóż Bleriot jest słowem francuskiem, podobnie jak Idiot. Do tej samej kategorji pojęć należy również Amiot, pochodzący z połączenia wyrazów Ami-Idiot (przyjaciel i t. d.). Zresztą Amiot nietyle jest prototypem, co rzadkim typem.

Istnieją też typy morowe — najlepszym tego dowodem jest Moran.

Globtroter, człowiek podróżujący (lub t. zw. podróżujący) — czyli Far-Mann — niechętnie się odnosi do Jung-Kerlów, to jest do zarozumiałych smarkaczy. Słusznie przeto Junkers jest przeciwnikiem, którego się w przyzwoitem Towarzystwie unika!

Mówi się: „gadaj do lampy“ albo „do księżyca“. Sparafrazowano to ostatnio w lotnictwie, wprowadzając przysłowie: helikopter — t. zn. kopcić w słońce*). Wynalazca tej zabawy ukrył się pod pseudonimem La Cierva (czytaj po hiszpańsku: La Scierwo). Jest to skomplikowany młynek, który nawet kawy Hag nie zmiele — a porywa się na słońce! Nieuczciwe to prowokowanie Don Kiszota, który — jak wiadomo — walczyć z wiatrakami już nie może, bo... umarł.

Gdy potrącić o angielski słownik lotniczy — to niewątpliwie brzydkiem wyzwiskiem jest Fokker. Jednak niesłusznie — dlatego też usiłujemy wyprowadzić pochodzenie Fokkerów z Holandji, podobnie jak się rzecz ma z nierównie lepszymi Fukierami (!)

Polski Bartel bliżej stoi Fukiera niż Fokkera, jako że ze Starego Miasta do Rady Ministrów pięć minut piechotą i trochę strachu. Bartel jest typem pierwszorzędnym, kieruje nietylko państwem, lecz (co znacznie trudniejsze) również „Samolotem“. Ale są i tacy, co kierują Bartlem! W Warszawie ...., a w Ławicy — Hołodyński! Jak widać z tej zaszczytnej analogji — jest pilot Hołodyński człowiekiem, który słusznie zasłużył sobie niedawno na.... jubileusz („Bierze się starego pryka, bukiem mu się w rękę wtyka .... i t. d. — Boy „Słówka“).

Na zakończenie tych paru uwag o typach i typkach należy zaznaczyć z uznaniem, że nie wszystkie nazwiska, wyzwiska i pseudonimy lotnicze są zagmatwane lub kalamburyczne. Niektóre są całkiem proste i jasne. Tak oto pewna fabryka francuska płatowcom, nabywanym przez Polskę, nadała nazwę polską — jasną i prostą.

Czy to nie ładnie, czy to nie pociągające, kiedy się czyta siedem razy w tygodniu:

„Spadł Spad, Spad spadł, spadł Spad i t. d.?!

---

*) helios — po grecku słońce.

MAKSYMILJAN CHARNAS.

W sprawie zasadniczej.

Przyjęło się zapatrywanie, że każdy organ władzy naczelnej winien dać podległym sobie instytucjom pewną inicjatywę w zakresie działalności danych organizacyj; jest to zasadnicze ujęcie rzeczy. W rzeczywistości jednak bywa inaczej. Gdyby przyszło oczekiwać na jaką inicjatywę co do spraw lotniczych ze strony Głównego Zarządu L. O. P. P. w Warszawie — możnaby czekać długo, bardzo długo, by wreszcie nie doczekać się. A taki brak dyrektywy wytycznej musi odbić się ujemnie na wszystkich poczynaniach L. O. P. P. i wytworzyć zamęt i niejednolitość. I jeszcze jedno. Jeżeli wielka sprawa L. O. P. P. ma być traktowana bezstronnie należy usunąć z Głównego jej Zarządu osobiste animozje p. redaktorów; niechęci te wpływają ujemnie na bieg spraw, a często je nawet utrudniają jak to ma miejsce w odniesieniu się Głównego Zarządu do spraw Ligi na Górnym Śląsku. Lecz od tych uwag mimochodem rzuconych pod adresem Głównego Zarządu przejdźmy do głównego założenia tego artykułu a mianowicie wykazanie Głównemu Zarządowi wielkiego lekceważenia i obojętności w odniesieniu się do akcji propagandowej tegorocznego „Tygodnia Lotniczego“. Chcąc zapewnić sukces tak moralnej jak i finansowej „Tygodnia Lotniczego“ należy włożyć w dzieło to trochę więcej energji i rozwinąć intensywniej akcję propagandową, gdyż nasze społeczeństwo mimo szerzonej propagandy wciąż jeszcze odnosi się do Ligi z pewną obojętnością. Pomysłowość w programach „Tygodnia Lotniczego“ musi być większa, gdyż publiczność w tych dniach lotniczych oczekuje z napięciem

jakiejś sensacji. W razie rozumnie pojętej akcji propagandowej i sukces finansowy Tygodnia bywa lepszy i wzrasta zainteresowanie społeczeństwa, gdy takiej inicjatywy braknie, cała akcja utyka i zawodzą pokładane w niej nadzieje jak to miało miejsce w tegorocznej akcji propagandowej Głównego Zarządu.

1. Zacznijmy od afisza na ten cel wydanego. Otóż afisz tego rodzaju nie wywołał najmniejszego wrażenia, gdyż ani wykonaniem, ani treścią nie przemówił do publiczności. Kilka kleksów, krzycząco kolorowych oto wszystko na co się twórca afisza zdobył. Jest to za mało by zwrócić uwagę i zająć myśl lub wyobraźnię patrzącego.

2. Wydając nalepki na kajety dla szkół Główny Zarząd stworzył rzecz niedającą się określić, jako rysunek marną nad wyraz a i treść licho jest zredagowana.

3. Od czasu istnienia L. O. P. P. rokrocznie Główny Zarząd wysyła w świat aluminjowe samolociki jako znaczki do przypinania w czasie „Tygodnia Lotniczego". Znaczki te pominąwszy już, że swoim szablonem się wszystkim uprzykrzyły są tak licho wykonane, że większą ich część wyrzuca się jako połamane — no a że ten niekształtny kawałek aluminjum ma wyobrażać samolot to dowodzi braku najprymitywniejszego zmysłu estetyki.

4. Prasa w Tygodniu Lotniczym powinna odgrywać dużą rolę, tymczasem numer Lotu propagandowego zawiódł najzupełniej — poza paru bowiem rzeczowemi artykułami i kilkunastu stronnicową rubryką anonsów numer ten nie zawiera nic takiego, co odróżniałoby go od numerów zwyczajnych i nadało mu piętno propagandowe a czego należałoby oczekiwać od pisma, które dociera do szerokich mas społecznych. Zupełne pominięcie w tym numerze działalności Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego w Katowicach tak niesłychanie czynnego musi dotknąć społeczeństwo śląskie, które z ogromnem uznaniem odnosi się do działalności tegoż Komitetu. O akcji lotniczej Kolejowego Komitetu Wojewódzkiego dałoby się jednak wiele powiedzieć i tematu wystarczyłoby do kilku nawet numerów Lotu. Weźmy też pod uwagę, że prócz Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego liczącego 11 Komitetów Powiatowych, członków 16 tysięcy istnieje jeszcze drugi Komitet Śląski, który również liczy dosyć pokaźną ilość członków. Poza tem organizuje się Komitet szkolny obejmujący wszystkie szkoły na Śląsku; w projekcie jest też utworzenie Komitetu obejmującego wszystkie kopalnie, fabryki i huty. Jak widzimy całe społeczeństwo śląskie staje ochotnie do apelu. Gdyby propagandowy numer Lotu żywiej zajął się całą tą akcją na Śląsku i umieścił w swych łamach obszerne wiadomości o tym znamiennym ruchu organizacyjnym możnaby szerzyć go pomiędzy szerokie warstwy kolejowe i z pewnością osiągnąłby sukces ogromny. Tak jednak jak go wydano i w świat puszczono, nie posiada żadnego znaczenia propagandowego i nie przynosi panom wydawcom żadnego zaszczytu. Ująwszy w całokształt wszystkie wyżej podane zarzuty poczuwamy się do obowiązku zwrócenia uwagi Głównego Zarządu L. O. P. P., by na przyszłość uwzględniał potrzeby lotnictwa kierując się jedynie dobrem L. O. P. P. a równocześnie wyrażamy pobożne życzenie, by następny Tydzień Lotniczy znalazł w Głównym Zarządzie energiczniejszych inicjatorów niż obecnie, a tem samem lepiej odpowiedział swemu zadaniu. Należy pamiętać o tem, że Górny Śląsk jest olbrzymim i bezcennym warsztatem pracy, a lud śląski w twardej wyrosły szkole przywykł myśleć trzeźwo i realnie. Chcąc u tego ciężko pracującego ludu podnieść ducha trzeba inaczej do niego przemawiać jak to czynią panowie wydawcy pisma Lotu. Oby na przyszłość Główny Zarząd zechciał pamiętać o umieszczonych tu uwagach a przekona się, że wpływ i działalność jego żywszy niż dotychczas znajdzie oddźwięk w duszy społeczeństwa śląskiego.

MAKSYMILJAN CHARNAS.

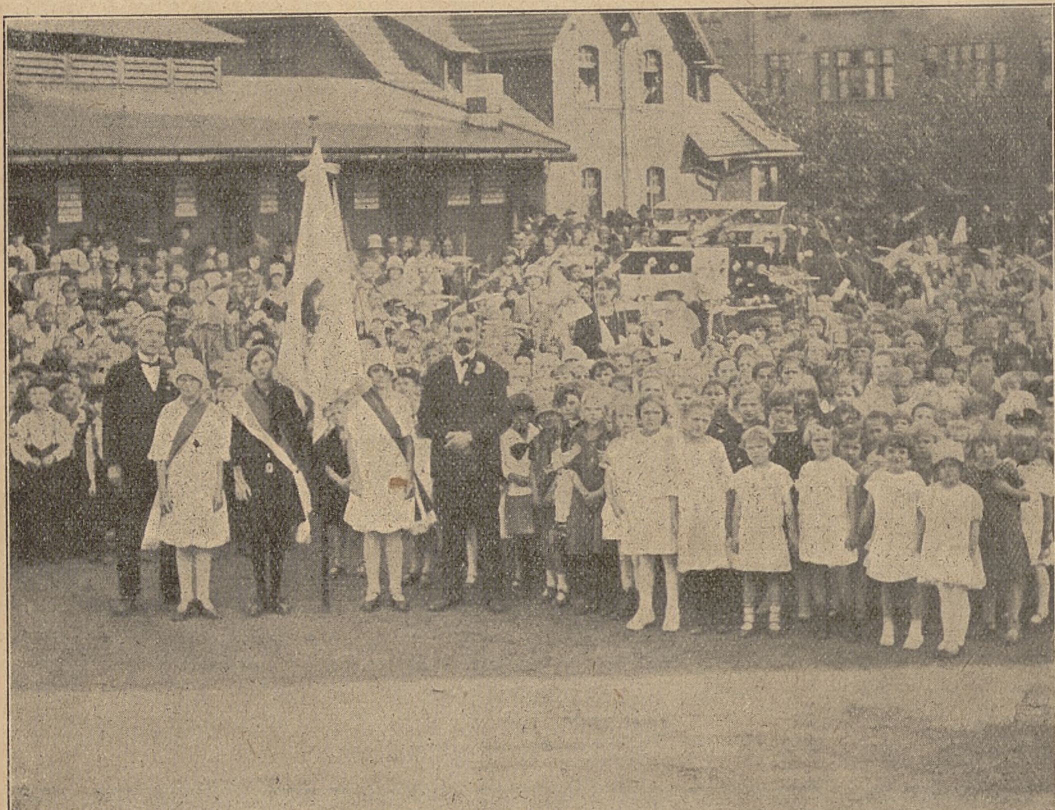
Śląskie Komitety Szkolne.

Komitet w Orzegowie.

W czasach dzisiejszych wobec słabego zainteresowania dla spraw społecznych, a tem samem i dla tak aktualnej sprawy jaką jest nasza flota powietrzna, podnieść należy z uznaniem żywą akcję Koła Szkolnego LOPP w Orzegowie. Akcja ta, wyrazem której była piękna uroczystość urządzona tamże w czasie „Tygodnia Lotniczego", świadczy chlubnie o wysoko rozwiniętem poczuciu patrjotycznem kierowników szkół pana Eckerta i pana Pawłowskiego, oraz Koła nauczycielskiego w Orzegowie, jak i niemniej o zapale młodzieży, która pod kierunkiem ludzi dobrej woli, wyrasta na dzielnych obywateli Państwa. Wspomniana wyżej uroczystość w Orzegowie, poważnym swym nastrojem, jak też niezwykle urozmaiconym programem zasługuje na to, by ją szczegółowo opisać, tem więcej że był to jeden z tych potężnych odruchów społeczeństwa śląskiego, które rozumie ważność prac LOPP i uznaje konieczność współdziałania ogółu w tych pracach. Może przykład rozumnie pojętej pracy społecznej jaki nam daje Orzegów stanie się bodźcem i dla niektórych miejscowości na Śląsku, by ocknąwszy się wreszcie z apatji rozwinęły i one skuteczną akcję propagandową w celu poparcia zamierzeń Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

A teraz spróbuję przedstawić przebieg całej uroczystości. Otóż w niedzielę 9 września b. r. Koło Szkolne LOPP zainicjowało imponujący pochód, jakiego Śląsk jeszcze nie oglądał. W pochodzie wzięli udział: Koło Nauczycielskie, młodzież i przybyłe na uroczystość rodziny młodzieży, oraz liczna miejscowa publiczność. Dziatwa szkolna, tak chłopcy jak i dziewczęta niosły w ręku samoloty papiero-

we. Świetnie zgrana orkiestra górnicza wtórowała pochodowi poważnemi pieśniami. W środku pochodu, widniał wóz, na którym spoczywał przystrojony zielenią samolot, symbol całej uroczystości. Pochód udał się w wzorowym porządku do jednego z ogrodów, gdzie odbył się festyn ludowy. Tutaj na wstępie, Prezes Koła Szkolnego LOPP pan Eckert wygłosił do zgromadzonej publiczności i młodzieży szkolnej przepiękną mowę, w której ujmując w przystępny sposób problem lotnictwa, wykazał znaczenie i cele lotnictwa w Polsce. Nawołując w gorących słowach do jaknajżywszego popierania LOPP zwrócił się do młodzieży jako tej przyszłej podpory akcji lotniczej, podnosząc lotnictwo do jednego z najważniejszych ideałów życiowych, tem bardziej, że położenie Orzegowa na samej granicy, wymaga czujności i rozwoju propagandy lotniczej. Przemówienie swe zakończył okrzykiem na cześć Rzeczypospolitej Polskiej. Po tem przemówieniu pan Ostaszewski delegat Głównego Zarządu w Warszawie, wygłosił zajmujący odczyt o lotnictwie. W czasie festynu odbywało się strzelanie do tarczy, koncert orkiestry górniczej i inne zajmujące atrakcje. Panie nauczycielki nie żałując trudu, zajęły się zbieraniem ofiar na cele Ligi, dekorując wszystkich odznakami. Wieczorem odbyła się zabawa taneczna, której towarzyszył bardzo wesoły nastrój. Całość wypadła istotnie imponująco, a Liga zyskała na tej propagandzie około 300 młodych członków, gdyż cała młodzież szkolna za aprobatą swych rodziców wstąpiła gremjalnie do LOPP. Za świetny wynik całej uroczystości, należy wyrazić gorącą podziękę przedewszystkiem kierownikom tamtejszych szkół p. Eckertowi oraz p. Pawłowskiemu, którzy z zapałem i energją zorganizowali tę całą uroczystość. Oraz całemu gronu nauczycielskiemu, które z prawdziwem poświęceniem rozwinęło owocną akcję propagandową; a wreszcie podnieść należy współudział całej ludności w pochodzie. I tak dokonane zostało na Śląsku wielkie dzieło wciągnięcia młodzieży szkolnej do organizacji L. O. P. P. Życzyć by sobie należało, aby za przykładem Orzegowa poszły wszystkie szkoły na Śląsku. Nikt nie wątpi o doniosłem znaczeniu Ligi dla Polski, mimo to zmuszona Ona częstokroć toczyć walkę z niechęcią i krytyką. Dziś gdy pracuje się nad przyszłością narodu, największą uwagę zwracać należy na młodzież naszą. Jej oddajemy w pieczę przyszły rozwój naszego lotnictwa i z pewnością nie doznamy zawodu. Umiłowanie lotnictwa to dla młodzieży naszej zachowanie czystości duszy i ochrona przed złem; zwycięsca przestworzy nie może być złym człowiekiem! Dlatego też wdrażajmy tę prawdę w serca naszej młodzieży, a lotnictwo zyska w niej gorących przyjaciół i wyznawców.



Obchód Tygodnia Lotniczego Miejscowego Koła Szkolnego w Orzegowie w dniu 9. września br.

STANISŁAW MICHAŁ GRABOWSKI.

Liljowce atmosfery. (Z cyklu „Na odskoczni XX wieku").

Promień zachodzącego słońca, zabłąkany na trzeciem piętrze hotelu „Pod trzema rybami", z tapety przesuwał się na drzwi. Niemal w tej samej chwili otwarły się one z hałasem i uderzyły o ścianę.

— Niema go, widzi przecież pani, że go niema! — wołał podnieconym głosem otyły, zasapany mężczyzna. — Pokój jest od rana zwolniony, więc czego pani tutaj szuka?

— Proszę pana poraz niewiem który, niechże mnie pan zostawi tu na chwilę samą! Co panu do tego? Mogę za pokój zapłacić!

Głos młodej blondynki zdradzał najwyższe podniecenie. Promień słońca oświecił jej szczupłą twarzyczkę. W oczach świeciły łzy.

Padła na fotel, kryjąc twarz w ramionach.

Mężczyzna, który zdawał się być gospodarzem hoteliku, machnął ręką i powlókł sie ku drzwiom. Po chwili słychać było jego ociężałe kroki na schodach.

A Marja van Loodtt, obejrzawszy się trwożnie po pokoju, nadsłuchując, czy nie odezwą się ponownie kroki gospodarza, szybko otwierać poczęła szuflady biurka, nerwowo przerzucając jakieś stare gazety i porzucone rupiecie. Otwarła naoścież pustą szafę i dłonią wodziła po półkach. Wreszcie blada twarzyczka zastygła. Marja van Loodt oparła się bez sił o ścianę.

Jakób Petri nie pozostawił nawet listu!

Już latarnie elektryczne stały w bladej aureoli światła, rzucając jasne smugi zygzaków na mętne wody kanału, gdy van Loodtt, potrącając nielicznych przechodniów, biegła wąską ulicą. Już daleko za sobą pozostawiła ciemny pokój w hotelu „Pod trzema rybami" — a zdawało się wciąż, że ucieka przed pustktą tragiczną tego pokoju.

Zdziwieni przechodnie przystawali, oglądając się za znaną im tak dobrze szczupłą i wysoką postacią młodej uczonej. Któżby jej w Brugji nie znał! Była przecież chlubą martwego miasta, była dla niego tym duchem opatrznościowym, który sam jeden zdolny był tchnąć w obumarłe mury średniowieczne nowego potężnego ducha — ducha życia i ducha postępu. „Jasnowłosa Marja" — było to przezwisko, pod którem znaną była van Loodtt w całem mieście. Zamyśloną z zagadkowym uśmiechem na bladej twarzyczce, cechował spokój, zrównoważenie i chłód niemal posągowy.

— Co się stało „Jasnejwłosej Marji"? — myśleli obywatele Brugji, oglądając się za zdyszaną, biegnącą przez jezdnie wąskich zaułków.

Głośnem okrzykiem zatrzymała mijające ją auto.

— Prędzej, prędzej! — napominała szofera.

Domy migały po obu stronach w tempie nieprzepisowem. Mijano jakieś ulice, place, mosty. Aż wreszcie powodzią świateł rozjarzyło się śródmieście z wysoką, charakterystyczną wieżą starożytnego ratusza. Auto zwolniło bieg, zatrzymało się przed telegrafem.

Marja van Loodtt nie zważała na napis: „Obcym wstęp wzbroniony". Wbiegła na trzecie piętro do sali służby radjowej.

— W imię interesu państwa proszę o natychmiastowe połączenie mnie z lotniskiem w Brukseli.

W jej głosie przebijała iście męska energja. Rozkazywała.

— Nie mamy ani chwili do stracenia, ani chwili namysłu. Proszę tylko nawiązać komunikację — będę mówiła sama!

Urzędnik usłuchał jej, jak szefa. Przerwał nadawanie jakiejś długiej depeszy urzędowej.

W sali służby radjowej zapanowało głębokie milczenie, przerywane jedynie suchym trzaskiem sygnałów radjotelegrafisty. Uwaga wszystkich skoncentrowała się na Marji. Każda minuta zdawała się trwać wieczność. A minuty płynęły. Dwie... trzy... cztery...

Wreszcie!

— Hallo! Służba radjowa Brugji! Proszę urzędowo przywołać do mikrofonu kapitana portu lotniczego! Mówić będzie profesor Marja van Loodtt.

— Proszę chwilę zaczekać. Pan Vanderotera zaraz przybędzie, — odpowiedział głośnik.

I znowu długie minuty oczekiwania...

Marja nerwowo szarpała dłonie. — „Czy zdążę — czy aby tylko zdążę?! Boże wielki — dopomóż, uratuj!"

W przeczuciu jakiejś wielkiej, niepowszedniej sensacji, powstawali ze swych miejsc urzędnicy i otoczyli siedzącą przed mikrofonem Marję. Pożądaniem sensacji płonęły im oczy. W sali zapanowała cisza niezwykła — jakby przed burzą.

— Hallo! Tu kapitan portu Vanderotera! (brzęczący w głośniku bas). Marja drgnęła. Gwałtownie znikły z jej twarzy wypieki gorączkowego oczekiwania. Zbladła śmiertelnie. „Tu Marja van Loodtt, Brugja. Na miłość boską, kapitanie, Jakób Petri... czy... czy... doprawdy?"

Głos załamał się. Nie mogła wypowiedzieć myśli, która ją tu, do sali służby radjowej, przygnała.

— „Pani jest pierwszą, której mam zaszczyt zakomunikować, że właśnie przed chwilą, przed dwoma minutami — pierwszy płatowiec rakietowy z Jakóbem Petri w kabinie, wystartował w kierunku księżyca. Start odbył się..."

Lecz dalszych słów kapitana Vanderotera Marja nie słyszała. Nerwy, naprężone w oczekiwaniu, w przeczuciu nadchodzącej nieubłaganie tragedji — nie wytrzymały. Już po pierwszych słowach kapitana odczuła w mózgu jakby tępe, głuche uderzenia młota. Zprzed oczu znikło wszystko — sala z aparaturą i mikrofonami, ci obcy, nachyleni nad nią ludzie.... Rozpłynęło się wszystko w jakiejś lazurowej, bezkresnej mgle.

Było to szczęściem dla niej.

Uniknęła męczarni wyrzutów sumienia. Przecież mogła wtajemniczyć narzeczonego w swe epokowe odkrycie, mogła zapobiec przez to szaleństwu jego bohaterskiego ryzyka. Przecież on, Jakób Petri, słynny konstruktor rakietowego płatowca, nie byłby zdradził przedwcześnie jej tajemnicy.

Lecz jej ambicja naukowa, rywalizacja o sławę i jakaś dziwna, ponad wszystko silna zazdrość zawodowa — wzięły górę nad szczerą skądinąd miłością do narzeczonego. Nie spodziewała się zresztą tak rychłego wprowadzenie w czyn jego zamierzeń.

...Marja van Loodtt przechodziła ciężkie zapalenie mózgu. (C. d. n.).

TRZCIŃSKA-KOSTERBINA.

Człowiek i spadochron.

Dużo bardzo piszą teraz na świecie o lotnictwie. Czytać można nierzadko to fantastyczne wiadomomości o samolotach, to łzawe powieści o pilotach. Beletryści i reporterzy wdali się już nawet w najgłębsze tajniki szuki lotniczej i nic niema dla nich świętego. Dyskutują o „beczkach“, „loopingach“, „korkociągach“ tak, jak o beczkach od wina i korkociągach do otwierania „Wisky“. Nie mówią już nawet o nazwach wszelkich szczegółów ekwipunku lotniczego jak „kominiarka“, „kombineson“ i t. d., które oddawna już zostały sprofanowane i oddane na użytek czytającej części ludzkości. A jednakże ilekroć wpadnie mi do ręki nowa powieść lub nowy artykuł o lotnictwie — coraz więcej myśl dreczy mnie niespokojna: dlaczego nikt nie pisze, dlaczego nikogo dotąd nie zainteresował poważniej towarzysz lotnika — spadochron?

Mam wrażenie, że nietylko lotnicy, ale i ludzie nie doceniają znaczenia utilitarnego tego epokowego wynalazku. Toć żyjemy obecnie wszyscy pod znakiem rekordów: rekordów za wszelką cenę i w każdej dziedzinie, a czy pupil moj — spadochron — nie nadaje się bajecznie do zawodów naprzykład na ilość dokonanych skoków, lub na wysokość z jakiej są robione!

A jakież to perwersvine musi być zadowolenie gdv sobie człowiek buchnie tak w przestrzeń z jakich 5000 metrów i leci to główką na dół, to główką w bok, to główką do góry by móc zaobserwować nareszcie raz ten nasz ziemski padół pod różnemi kątami widzenia?

Dla wrogów naszych coby to był za pomorek taki spadochronista nałogowy, lekceważący sobie tak dalece lecenie „na złamanie karku“ i „na łeb, na szyję“, że nigdy przewidzieć by nie mogli czy w takiej to a takiej chwili nie spadł by im na tenże kark lub tąże szyję taki człowiek ze spadochronem robiąc sobie z nimi niewinne a złośliwe igraszki???

Times is money. Z wprowadzeniem w powietrze spadochronów na szeroką skalę, z fabrykacją ich rekordową, akordową, taylorową i Pan Bóg wie jaką jeszcze, ludzkość zyska setki, tysiące lat na czasie. Bo pomyśleć tylko: idąc po ziemi człowiek musi co chwila uważać by nie wpadł w jaki dół, co mu się ściele przed nogami, jeśli jest na wsi, lub pod samochód i tramwaj jeśli łazi po mieście i traci w ten sposób dużo energji i czasu — a więc pieniędzy — nieprodukcyjnie. Również w samolocie — pilot mo nogi i ręce albo wszystkie cztery razem albo częściowo zajęte — nie mówiąc już o koniu, motocyklu lub rowerze.

A pod spadochronem co? Człowiek dynda sobie spokojnie, zawieszony na sznurku, i ma zupełnie wolną głowę oraz kończyny. Może robić genjalne spostrzeżenia lub wynalazki bez obawy, że go natychmiast skrytykują. Może wprawiać się w bokserskie ćwiczenia: zwłaszcza sierpowe i proste udawać się będą znakomicie! A wolne ruchy w czystem powietrzu? a ćwiczenie pas najnowszego „krzyku“ tanecznej mody — „Polonji“ na idealnym elastycznym terenie? A... możnaby pisać bez końca o wszelkich możliwościach możliwych do wyczyniania pod dachem „parachute‘a“ lecz... lepiej się nie dopowiedzieć, lepiej otoczyć go nimbem tajemniczości. Niech On przynajmniej zostanie jeszcze niezbadany, uwielbiany i pożądany. Krzykniemy tylko: niech żyje spadochron! w górę spadochron! Jak najwyżej!!!

KRONIKA.

POLSKA.

Lot majora Idzikowskiego i Kubali. Konsul Rzeczypospolitej Polskiej w New Yorku nadesłał na ręce Pana Marszałka Piłsudskiego depeszę następującą:

„Czyn mjr. Idzikowskiego i Kubali pogłębia przyjaźń Ameryki dla Polski i wywołał podziw i sympatję dla narodu, który mógł wydać synów o takiem męstwie, harcie, tężyźnie i zimnej krwi. W ciągu trzech dni imię Polski nie schodziło z ust mieszkańców Ameryki, pragnących powitać tu najgodniej lotników polskich. Zebrani dziś na masowym wiecu Polacy amerykańscy, zjednoczeni duchem miłości ku Ojczyźnie, ślemy lotnikom naszym na Twe ręce, Wodzu Naczelny, cześć. Jednocześnie gorąco prosimy o pozwolenie powtórzenia przelotu na samolocie, który ofiarujemy jako dar dla sprawy narodowej, rozumiejąc dokładnie niezmierne znaczenie lotu dla Polski“.

Polska a komunikacja pocztowa lotnicza z Indjami. Dnia 13, 20 i 27 b. m., oraz 4 i 11 października r. b., odlatują z Amsterdamu samoloty pocztowo-pasażerskie, któremi urząd pocztowy Amsterdam wyśle pocztę lotniczą do urzędów poczt.: Karachi i Calcutta (Indje), Rangon (Birma), Bangkok (Siam), Medan i Palembang (Sumatra) i Batawja (Jawa). Przewóz poczty lotniczej z Amsterdamu do Calcutty trwa 8 dni, a do Batawji 12 dni. Jakkolwiek Polska nie ma połączenia lotniczego z Amsterdamem, można mimo to połączenie lotnicze Amsterdam-Batawja wyzyskać dla wysłania korespondencji na warunkach, co do których udzieli interesowanym informacyj każdy urząd pocztowy. Korespondecję taką należy nadać najpóźniej na 3 dni przed datami podanemi na wstępie.

Lot do Polski naszego rodaka z za oceanu. Farmer polski w stanie Malne Jankowski od dłuższego już czasu przygotowywuje się do lotu do Polski. Zbudował on sobie samolot trzysilnikowy i każdą chwilę wolną od zajęć rolniczych poświęca pracy nad samolotem i uczeniu się zasad lotnictwa. Nie bardzo nam w to się chce wierzyć, co ajencja podaje.

Wypadek lotniczy. W poniedziałek, 1 b. m. po południu podczas lotu ćwiczebnego kapitana-pilota Kozubskiego w Grudziądzu oderwał się zbiornik z benzyną, gdy samolot znajdował się na wysokości 1000 metrów. Zbiornik ten spadł na dach fabryki papy Wencke i Duday, gdzie eksplodował na skutek czego poparzeni zostali dwaj robotnicy i powstał pożar. Jeden budynek fabryki spłonął. Straty wynoszą 50.000 zł. Lotnik wylądował szczęśliwie nie uszkadzając maszyny. Po mieście rozchodziły się fałszywe pogłoski, że lotnik miał rzucić bombę na fabrykę.

Próbne loty awjonetki. W ubiegłą sobotę przed południem odbyły się na lotnisku w Ostrowie próbne loty awjonetki, skonstruowanej przez Ostrowian pp. Marysowa i Nawrotka. Awjonetka, krążąc 12 minut nad miastem lądowała z łatwością i normalnie. P. inż. Czyżewski, członek Związku Lotników Polskich stwierdza, że maszyna jest bardzo dobra i ma ładną szybkość, a dalej, jest przekonany, że weźmie ona jedno z pierwszych miejsc na konkursie awjonetek w Warszawie.

Projekt eksploatacji komunikacji lotniczej w Polsce w zarządzie państwowo-samorządowym. W r. b. wygasają koncesje udzielone przez rząd prywatnym towarzystwom na eksploatację linij lotniczych w Polsce.



Porucznik pilot Tadeusz Grzmilas z 3-go pułku lotnicz. konstruktor awjonetki, której fotografję podajemy na stronie następnej.

Rozpatrując dotychczasową działalność prywatnych przedsiębiorstw komunikacji lotniczej w Polsce, trzeba stwierdzić, iż naogół wywiązały się one ze swego zadania zadawalniająco. Największe miasta polskie, jak Warszawa, Kraków, Lwów, Łódź, Poznań były połączone między sobą linjami lotniczemi. Komunikacja odbywała się sprawnie i szybko niemal bez przerwy przez cały rok, przyczem w ciągu sześcioletniego istnienia lotniczej komunikacji pasażerskiej w naszym kraju, nie zdarzył się ani jeden wypadek, zakończony śmiercią lub choćby tylko poważniejszem zranieniem, któregoś z pasażerów. Są to wyniki, któremi nie wszystkie państwa w Europie mogą się pochlubić, aczkolwiek niejednokrotnie mają znacznie starszą tradycję lotniczą niż Polska.

Nie należy zapominać jednak, że główną przyczyną pomyślnego rozwoju lotniczej komunikacji pasażerskiej w kraju, są subsydja rządowe, jakich państwo udziela towarzystwom eksploatującym żeglugę powietrzną. Subsydja te są bardzo wysokie i bez nich utrzymanie komunikacji lotniczej byłoby niemożliwe.

Podobnie dzieje się zresztą na całym świecie, nigdzie bowiem nie opłaciłoby się prywatnemu przedsiębiorstwu utrzymywać linij lotniczych bez subsydjum, wobec wielkich kosztów eksploatacji żeglugi powietrznej. Obecnie czynniki rządowe, wobec tego, iż koncesje kończą się, rozważają projekt eksploatowania komunikacji lotniczej przez państwo przy finansowym współudziale samorządów. Koszt nie byłby wiele większy, gdyż i tak rząd udziela wielkich subsydjów, korzyści zaś znaczne.

Skupienie zarządu linij komunikacyjnych całego kraju w jednym ręku, ujednostajnienie polityki lotniczej, wreszcie względy natury ogólno-gospodarczej przemawiają za zrealizowaniem tego projektu.

Zamiarem min. komunikacji jest nieudzielanie nowych koncesyj tow. prywatnym, lecz utworzenie łącznie z samorządami, nowego przedsiębiorstwa dla eksploatacji komunikacji lotniczej w Polsce. Statut przedsiębiorstwa, ogólne normy organizacyjne i finansowe, byłyby wzorowane na istniejących już przedsiębiorstwach, opartych o kapitały państwowe i samorządowe we wspólnym zarządzie państwowo-samorządowym, działającym na zasadach przedsiębiorstw prywatnych handlowo-przemysłowych.

ANGLJA.

Wojna mleczna. W Anglji wynaleziono nowy sposób użycia lotnictwa. Prezes Towarzystwa Dostawców Mleka, farmer Longford odbył na własnym płatowcu lot od majątku do majątku, agitując za stawianiem oporu Związkowi Kupców Mlecznych. Dzięki powyższej akcji Towarzystwa Dostawców Mleka odniosło sukces i mogło podwyższyć ceny.

FRANCJA.

Ministerstwo lotnictwa. Poruszone tragicznym wypadkiem min. Bokanowskiego, sfery rządzące Francji, wskrzesiły ministerstwo lotnictwa. Tekę tę objął p. M. Laurent Eynac w dniu 14 września. Dnia 20 września wygłosił on na Radzie Ministrów dłuższe exposé, o którym tylko tyle doszło do prasy, że zawiera cały szereg reorganizacyjnych projektów, których wykonanie z konieczności pochłonie dłuższy okres czasu. Między innemi nowe

ministerstwo, ma przejąć w swe ręce również całokształt lotnictwa wojskowego.

W ostatniej chwili dowiadujemy się, iż oddzielenie lotnictwa od innych ministerstw stało się faktem. Cały budżet lotnictwa cywilnego i wojskowego przejmuje nowe ministerstwo.

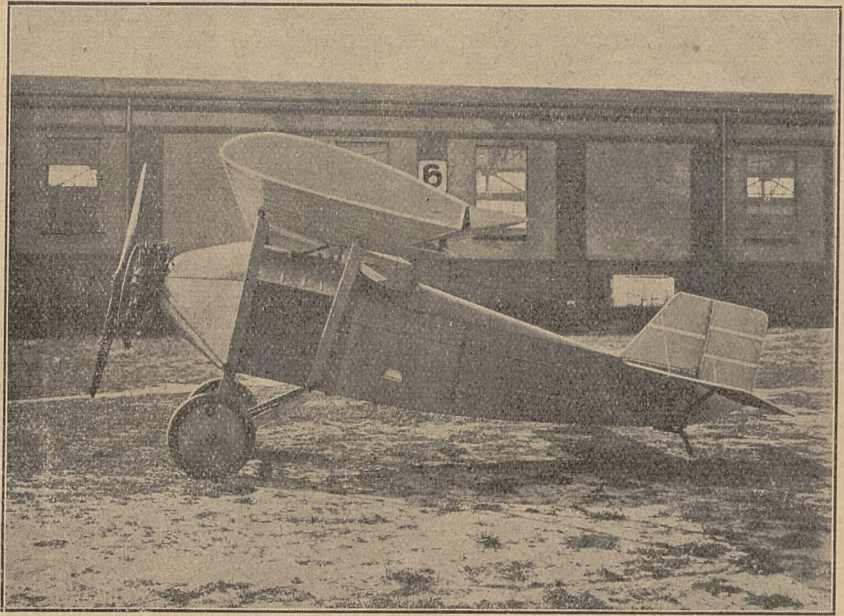
NIEMCY.

Junkers się spalił. 25 września w drodze z Berlina do Paryża pod Arnsbergiem lądował przymusowo płatowiec „Junkers G. 3", Deutschland. Wkrótce po wylądowaniu ukazał się nad płatowcem dym i pomimo natychmiastowej pomocy samolot spalił się doszczętnie. Pasażerowie i pilot zdążyli wysiąść.

Coby to było w powietrzu? Gdzież owa sławetna odporność **metalowego Junkersa na pożar.** Dla nas to jest zrozumiałe, bo w płatowcu nie pali się nic innego jak benzyna, a czy pali się ona w drzewie czy w metalu, to już zupełnie obojętne.

Przy tej sposobności stwierdzono nowe własności stopu aluminjowego Junkersa. Oto ogrzany do pewnej temperatury, pali się tak, jak magnezja przygotowana dla celów fotograficznych.

Loty nowego Zeppelina L. Z. 127. Nowy sterowiec niemiecki o pojemności 3.700.000 stóp sześciennych i o 76 ludziach załogi (?) odbył swój drugi lot z jeziora Bodeńskiego przez Salzburg i Bawarję. Przez cały czas sterowiec utrzymywał radjokomunikację z ziemią. Zeppelin ten, po odbyciu lotu do Stanów Zjednoczonych ma zapoczątkować komunikację z Brazylją.



Samolot sportowy „ORKAN II" konstrukcji porucznika Grzmilasa ¡Tadeusza, oblatany przez konstrukora dnia 9 września 1928 roku, dał doskonałe wyniki w locie próbnym, wykazując dobrą stateczność, łatwy start i lądowanie, krótkie.

Z oślej łąki.

Niema to jak pomysły i niema jak szpalty, które każdą brednię chętnie notują. Oto w jednym z ostatnich numerów Ill. Kurjera Codziennego ukazała się następująca notatka:

„Nowy pomysł urządzenia lotniska na dachu.

Pan W. P. z Ostroga pisze nam: Przy czytaniu artykułu p. t. „Lotniska na dachach domów" przyszedł mi do głowy projekt zupełnie, przynajmniej według mego mniemania, prosty i pewny w działaniu oraz umożliwiający lądowanie samolotów na najmniejszych nawet budowlach. Projekt przedstawia się następująco: na płaszczyźnie dachu jest umieszczony pas bez końca w rodzaju ruchomego chodnika, którego szybkość może być regulowana za pomocą odpowiednich przyrządów. Przy lądowaniu samolotu ów „ruchomy chodnik" wprawia się w ruch, w kierunku przeciwnym kierunkowi lądującego samolotu a z szybkością odpowiadającą szybkości samolotu przy lądowaniu, którego koła biegną po pasie. Szybkość pasa musi być zmniejszana w miarę zmniejszania się szybkości lądującego aparatu tak, iż samolot faktycznie przebywa drogę kilkuset metrów po pasie bez końca a w stosunku do otoczenia przebywa na miejscu. Również przy pomocy tego pasa może samolot unieść się w powietrze".

Kapitalny pomysł. Konia z rzędem, ba! 35 konną limuzynę. Ale — zasadę tę należy również wprowadzić w rzekach, które mają silny prąd.

Zamiast dna piaszczystego zbudować chodnik ruchomy, który poruszać się będzie w kierunku pod prąd. Statki płynące w wodzie nie będą natrafiały na opór, podobnie jak samolot lądujący na prąd powietrza.

Panie W. P. hamowanie samolotu przy lądowaniu wykonują nachylone skrzydła o które uderza prąd powietrza, a nie kółka.

Bierzcie wzór z Francuzów. Ci to przynajmniej mają linje komunikacji powietrznej, nie takie, jak w biednej Polsce. „Kurjer Poznański" z 11 b. m. podaje fotografję: „kabiny restauracyjnej na francuskim samolocie, krusującym pomiędzy Loire i Olivier".

Od wspólnika do wspólnika jednej i tej samej fabryki kursuje samolot z kabiną restauracyjną.

A możeby tak wprowadzić linję komunikacyjną pomiędzy Nenckim i Wawrzyniakiem. Co! dobry pomysł!

Ruch wydawniczy.

„Młody Lotnik". Numer wrześniowy (9), wydany z okazji V Tygodnia Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, zawiera ciekawą treść i dużą ilość drobnych ilustracyj. Na szczególną uwagę czytelnika zasługują artykuły K. Grudzińskiego, omawiające w sposób żywy i nowy ostatnie polskie raidy. Wywiad z Szefem Departamentu Lotnictwa p. pułk. Rayskim, rozpoczynający cykl wywiadów na temat polskiej lotniczej polityki konstrukcyjnej, oraz szereg innych ciekawych artykułów składa się na bogatą całość. Numer uzupełniają, jak zwykle, obfite w wiadomości działy: „Do nas i o nas", „Z całej Polski', „Kronika Zagraniczna", „Rzeczy ciekawe" i „O czem piszą inni", oraz Biuletyn Aeroklubów Akademickich.

Wśród pieśni i kadzideł. Ks. N. Cieszyński. Nakła autora . Cena 2.50, w oprawie 4 zł. W teraźniejszą apatję i brak zainteresowania, dla tego wszystkiego co tchnie powagą, trysnął promień ożywczy w postaci tego dziełka. Pogodna, lecz głęboka treść, świetny język, doskonale oddana zawartość archaicznych rękopisów, nienużąca, oto zaledwie drobna część tego, co należy o tej książce powiedzieć. Szkoda, że tak ujętych dziełek o religji i ojczyźnie mamy tak mało. Droga obrana przez Ks. Cieszyńskiego jest niezawodna i napewno trafi do najbardziej zasklepionego serca czytelnika.

Szkoda tylko, że tak mało zainteresowania graficznego włożyła drukarnia w druk tej cennej książki, a może brak zasobnych wydawców był tego powodem? A szkoda. — B. O.

W naszym kole.

P. Cz. F. z Drohobycza. Młody człowieku! Zapytuje Pan nas, czy Józefina Baker jest pilotką? Skąd Panu przyszło to do głowy? Czy może dlatego, że w ostatnim numerze „Naszego Startu“ zamieściliśmy fotografję zgrabnej murzynki przed płatowcem? W każdym bądź razie zdradza Pan wybitnie „lotnicze“ nastawienie umysłu, skoro nawet myśl o Józefinie (oj, lepiej zasiąść do książek!) naprowadza Pan na tory... lotnicze. Zawszeć lepiej na takie tory — niż na inne...

T. Słowikowski — Chocicze. Czy Pan nie był w 10 Esk. w Czerniowcach? Proszę o odpowiedź.

P. Konstancja de L. z Paryża. Liścik Pani prawdziwie nas ucieszył. Primo: pisany jest zupełnie dobrą polszczyzną, secundo: świadczy o zainteresowaniu Pani naszem lotnictwem, tertio: dowiadujemy się, że „Nasz Start“ był już czytany w Paryżu — i to przez rodowitą francuskę pilotkę. Dziękujemy za łaskawie obiecany artykulik o kobiecym klubie lotniczo-sportowym i za słowa uznania.

P. K. R. z Poznania. Bonzo? A jakże, ten sam!

Pilot Nieznany. Czytał Pan „Nasz Start“ nieuważnie. W tej samej rubryce, w której dziś Panu odpisujemy, stwierdziliśmy już wyraźnie, że Szkoły Pilotów Cywilnych obecnie w Polsce niema. Może kiedyś... nie traćmy nadziei!

Red. Jan Ż. z Warszawy. Cieszymy się, że się Panu „Nasz Start“ podobał. „W korkociągu“ — będzie stałą rubryką. Przedruki możliwe tylko przy podaniu źródła. Przesyłamy koleżeńskie pozdrowienia.

Jerzyk R. — Sosnowiec. Masz chłopcze rację. Nasze książki dla młodzieży są pisane lub tłumaczone przeważnie przez autorów znających się na lotnictwie nietylko „jak wilk na gwiazdach‘, lecz nawet takich, którzy, zdaje się, nigdy w życiu płatowca zbliska nie widzieli.

B. R. — Kowel. Wycinanki samolotu inż. Walisa można dostać w naszej Administracji. Cena z przesyłką 30 groszy.

L. Arct — Florencja. Naturalnie. Pierwsze trzy numery są okazowe. Nie sądziliśmy, że aż tylu kolegów czyta „Nasz Start“. Chętnie wyślemy.

L. A. — Berlin. Słusznie! Pan Korbel jest nawet bardzo niedobry i niegrzeczny. Na listy moje nie odpowiada. O starych kolegach zapomniał. Wiadomo — porósł w piórka. Postaram się go jednak przekonać, chociażby metodą wolno-amerykańską.

Rena C. — Chocicze. Serdecznie dziękuję. Umieścimy w następnym numerze. Pierwsza polska pilotka uczennica to panna K. Muszałówna z Warszawy. Uczy się w Aeroklubie Akademickim. O ile pani naprawdę tęskni za lotem w przestworzach, to przy dobrych chęciach do celu dopiąć zawsze można.

Leszek R. — Wilno. Tego chłopcze się nie spodziewałem. Będę musiał zrobić dla was specjalny dział. Toć, pewne, że „Nasz Start“ jest ci trudny do zrozumienia. Masz przecież tylko 8 lat. Ucz się. — O ile zapał twój Ci dopisze, będziesz kiedyś wielkim konstruktorem. Inżynier Bartel bardzo się ucieszy, gdy mu miły liścik prześlesz. Ale bez błędów — dobrze!

Luta K. z B. Więc i Pani pisuje wiersze lotnicze? Jest to dziś bardzo modne. Na nieszczęście jednak poezja lotnicza nie jest sztuką łatwiejszą od każdej innej poezji (nawet miłosnej!) Pisze Pani:

„Serce w silniku drży, prężą się linki —
Płatowiec rozczapieżył swe pazury-koła...
Śmigło rzuciło cień na twarz dziewczynki,
Co przed chwilą była tak wesoła...“

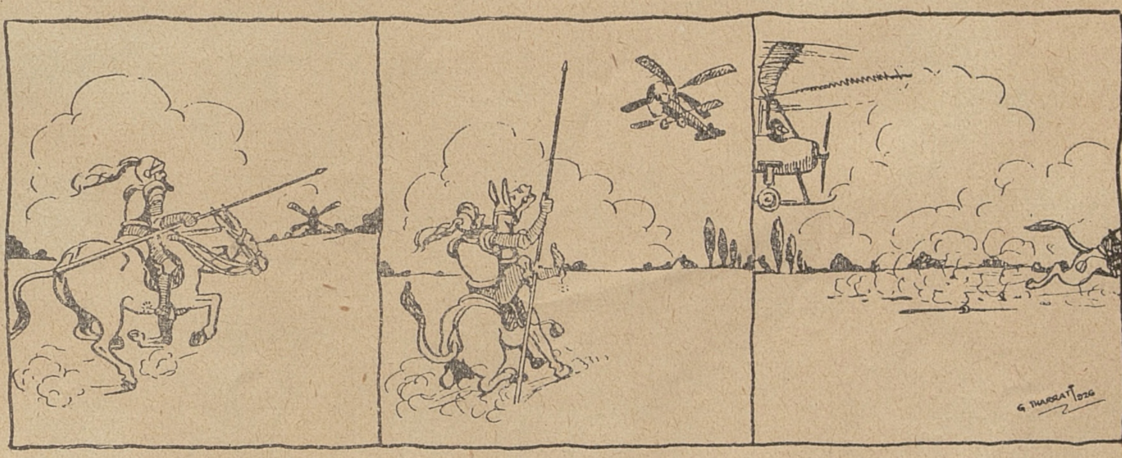
Cóż się jej stało, tej biednej dziewczynce? Oto czytamy dalej:

„Jak to boleśnie — głowę wychylać za okno —
Bolą usta, wiatr bije po oczach i nosie,
Wiart śmieje się szyderczo z niej — i wszystko znosi...
Pada deszcz pod płatowcem, pola mokną... mokną...“

Czy Pani zdaje sobie sprawę, o czem Pani pisze? Czy też może Pani już latała?

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski

NA WESOŁO!



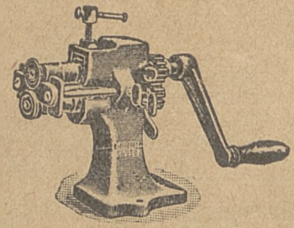
NASZ START dwutygodnik ilustrowany

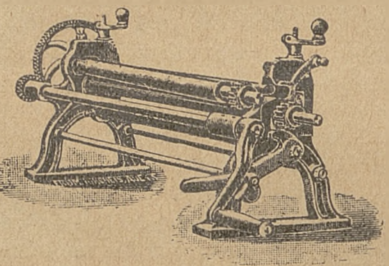
wychodzi w soboty. /// Przedpłata kwartalna z przesyłką w kraju 2,40 złotych, zagranicą 1/2 dolara, numer pojedyńczy 50 groszy. /// Przedpłata kwartalna za „START“ i „LOTNIK“ (ulgowa) w kraju 5,60 zł, zagranicą 1 dol.

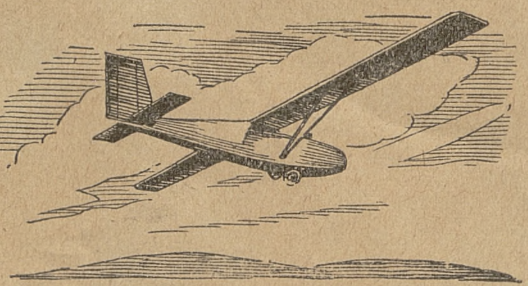
OGŁOSZENIA

1/1 strona 80 zł, 1/2 strony 40 zł, 1/4 strony 20 zł, 1/8 strony 10 zł, 1/16 strony 5 zł, na okładce 50 % więcej. /// Numery okazowe na żądanie.

Konto czekowe P. K. O. Nr. 211162. /// Wydawca: Związek Lotników Polskich. Adres Redakcji i Administracji: Poznań, Stary Rynek 95/96. Telefon 53-16. /// Za artykuły przy których wysokość wynagrodzenia nie jest podana, płaci redakcja podług własnego uznania. Rękopisów i fotografji redakcja nie zwraca.







CZCIONKAMI DRUKARNI LOTNICZEJ — POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95/96.